Cena 20 zł.

ŻEGLARZ

MIESIĘCZNIK DLA MŁODZIEŻY POŚWIĘCONY PRACY NA MORZU



Zalecony do bibliotek i świetlic szkół wszystkich typów od kl. VI szkoły powszechnej do liceum włącznie, pismem Ministerstwa Oświaty Nr VI Oc-2205/46 z dn. 9.II.47

LISTOPAD—GRUDZIEŃ 1947
ROK II NR 8-9



RADZIECKA MARYNARKA HANDLOWA

Rozwój potęgi gospodarczej Związku Radzieckiego znalazł swe odzwierciedlenie także na odcinku morskim. Żegluga morska carskiej Rosji była bodajże najbardziej zaniedbaną gałęzią gospodarki krajowej. W Związku Radzieckim sprawom morza poświęcono wiele uwagi a rozwój floty handlowej został włączony jako jeden z ważniejszych punktów do pięcioletnich planów gospodarczych.

W spadku po carskiej Rosji żegluga ZSRR otrzymała niewielką, mocno przestarzałą flotę handlową, liczącą zaledwie 2,1% tonażu światowego, co było niewspółmierne do długości brzegu morskiego rosyjskiego imperium. Nieomal 80% handlu morskiego carskiej Rosji obsługiwały obce towarzystwa armatorskie, ciągnąc stąd wielkie zyski. Rozwój własnej floty hamowany był zarówno przez kapitał międzynarodowy jak i przez brak większych stoczni, zdolnych do produkcji statków oceanicznych.

Obalenie rządów cara i powstanie Związku Radzieckiego radykalnie zmieniło sytuację na tym odcinku. Co prawda żegluga morska nie prędko dźwignęła się z upadku, ale przyczyną tego były zarówno straty poniesione podczas pierwszej wojny światowej, jak i przywłaszczenie przez państwa alianckie wielu statków rosyjskich. Słaby przemysł stoczniowy w wyniku wojny domowej został całkowicie zniszczony. Trzeba było zaczynać budowę własnej floty handlowej od nowa.

Pierwszy plan pięcioletni wysunął rozbudowę floty handlowej na jedną z czołowych pozycji. Odbudowano w przeciągu krótkiego stosunkowo czasu stocznie w Leningradzie, Władywostoku i innych portach ZSRR. Przystąpiono do budowy nowych ośrodków budownictwa okrętowego. Konstruktorzy radzieccy opracowali plany nowych, przystosowanych do potrzeb handlu radzieckiego statków pełnomorskich, cechujących się przede wszystkim dużą pojemnością netto. Następne „pięciolatki" także w dużym stopniu przyczyniły się do dalszej rozbudowy floty handlowej ZSRR. O postępie tego rozwoju najdobitniej świadczą cyfry.

W roku 1928 tonaż łączny handlowej floty radzieckiej wynosił 377 tys. BRT, a już w roku 1937, a więc w dziewięć lat później równał się 1.841 tys. BRT. W ciągu tych dziewięciu lat tonaż floty handlowej ZSRR wzrósł więc prawie czterokrotnie, co jest jedynym tego rodzaju osiągnięciem na przestrzeni całej historii rozwoju morskiej żeglugi światowej.



W związku z miesiącem zbliżenia kulturalnego polsko-radzieckiego zamieszczamy artykuł o Radzieckiej Flocie Handlowej. Chcemy, aby nasi Czytelnicy, tak żywo interesujący się sprawami morskimi — poznali osiągnięcia morskie naszego wielkiego sąsiada i sojusznika.

Floty radzieckie, zarówno wojenna jak handlowa, są dumą i chlubą narodów Związku Radzieckiego. Narody te pamiętają, że marynarze walnie przyczynili się do powodzenia tak doniosłej w skutkach Rewolucji Październikowej, a krążownik „Aurora", którego zdjęcie zamieszczamy powyżej, był tej Rewolucji jutrzenką.

Radzieckie budownictwo okrętowe osiągnęło szczególne sukcesy w budowie tankowców i lodołamaczy. Flotylle tankowców ,wybudowanych w rekordowym tempie na własnych stoczniach, w latach poprzedzających wybuch drugiej wojny światowej, niemal w całości zaspakajały potrzeby transportu morskiego nafty. Z portu w Batum połączonego rurociągiem z polami naftowymi w Baku i Groźnym, tankowce radzieckie rozprowadzały naftę nie tylko do portów Morza Czarnego, ale obsługiwały także porty Dalekiego Wschodu. W roku bieżącym mija właśnie 15 lat od powstania Państwowego Towarzystwa Morskich Transportów Naftowych „Sowtankier", które grupuje wszystkie tankowce floty radzieckiej, obsługując zarówno własne jak i zagraniczne linie żeglugowe.

Lodołamacze radzieckie, znane ze swej nadzwyczajnej odporności, odegrały poważną rolę nie tylko w naukowych ekspedycjach arktycznych ale przyczyniły się w dużym stopniu do zainicjowania i utrzymania komunikacji morskiej na t. zw. Drodze Północnej, przeprowadzając statki handlowe idące z Murmańska i Archangielska, poprzez cieśninę Beringa do Władywostoku. Wykorzystanie tej najkrótszej, ale bardzo ciężkiej drogi dla ruchu handlowego z Dalekim Wschodem; jest jednym z największych osiągnięć radzieckiej żeglugi morskiej. Lodołamacze i statki arktyczne tej miary co „Czeluskin", „Sybirakow" i „Jermak" są znane na całym świecie ze swych wielkich wyczynów na polu badań naukowych mórz północnych.

Wybuch wojny zastał flotę handlową ZSRR przygotowaną do zadań, jakie ją czekały, przerwał jednak na długie lata jej dalszy rozwój. Duża część tej floty została już w pierwszych dniach wojny włączona do Radzieckiej Marynarki Wojennej, sprawując z powodzeniem rolę jednostek pomocniczych w wielu operacjach wojenno-morskich. Gros floty handlowej został jednak wprzęgnięty do ciężkiej akcji dostaw wojennych dla Armii Czerwonej. Szczególną rolę odegrały tu zwłaszcza tankowce radzieckie dostarczając podczas kontrofenzywy na północnym brzegu Morza Czarnego zapasy materiałów pędnych dla czołgów, samochodów i samolotów Armii Czerwonej.

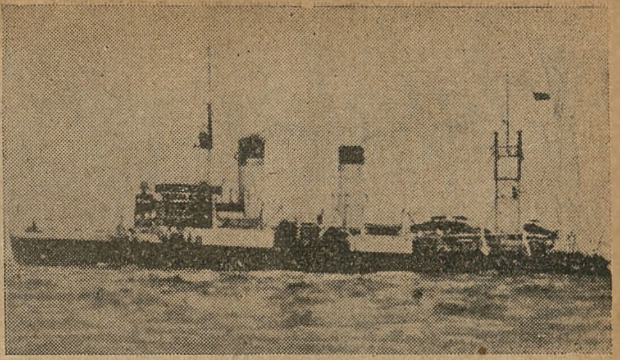
Tankowce „Pamir", „Sachalin", „Jałta" i wiele innych pomagały wydatnie flocie wojennej ZSRR i Armii w działaniach przeciw flocie i armii niemieckiej. Zwłaszcza tankowiec „Jałta" odznaczył się w tej

akcji, dowożąc benzynę pod obstrzałem niemieckich okrętów i samolotów. Kilkakrotnie wychodził on cało z niebezpiecznych sytuacji, lecz w roku 1942 został zatopiony. Wkrótce po zakończeniu wojny tankowiec ten został wydobyty, naprawiony i dziś pełni znów służbę w swym Towarzystwie Okrętowym „Sowtankier".

Statki handlowe brały niejednokrotnie udział w operacjach bojowych, działając pod obstrzałem niemieckiej artylerii brzegowej. W akcjach tych odznaczył się zwłaszcza statek „Anatalij Serow", który niejednokrotnie przedzierał się przez ogień nieprzyjacielski do oblężonych miast — Odessy i Sewastopola, dowożąc żywność i amunicję oraz ewakuując rannych i dzieci. Ten sam statek brał też udział wraz z kilkunastoma innymi, w operacji desantowej na półwysep Kercz. Statki handlowe odegrały poważną rolę w akcji, która doprowadziła do zdobycia miasta Feodozji na tym półwyspie, co pozwoliło na utworzenie przyczółka z którego następnie wyszła ofenzywa Armii Radzieckiej na Krym.

Tak aktywny udział floty handlowej w działaniach wojennych pociągnął za sobą poważne straty, sięgające kilkuset tysięcy ton. Zwłaszcza duże straty poniosły radzieckie konwoje na Oceanie Północnym i na Morzu Czarnym, atakowane masowo przez niemieckie lotnictwo i okręty podwodne. Statki radzieckie odpierały nieraz jednak z powodzeniem takie ataki niszcząc jednostki wroga dzięki wyposażeniu w nowoczesną broń artyleryjską i przeciwlotniczą.

Zakończenie działań wojennych rozpoczęło dla floty handlowej ZSRR okres wytężonej pracy nad odbudową. W szybkim tempie zostały w pierwszym rzędzie odbudowane stocznie radzieckie, które z miejsca przystąpiły do masowego remontu uszkodzonych i wydobytych z dna morskiego statków. Rozpoczęto też budowę nowych jednostek, oraz naprawiono wiele statków przejętych z reparacji od Niemiec i Finlandii. Dzięki intensywnej pracy stoczni i reparacjom, stan



Radziecki lodołamacz „J. Stalin"

ogólny floty ZSRR nie tylko że nie zmniejszył się w porównaniu z okresem przedwojennym, lecz znacznie się zwiększył. Straty wojenne zostały pokryte z nadwyżką, wynoszącą około 20%.

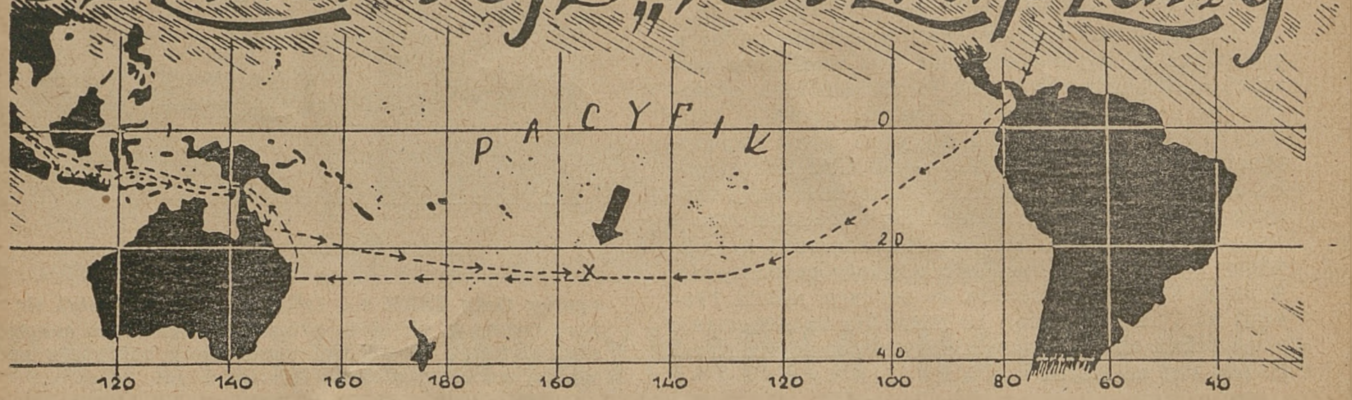
Dziś statki radzieckie obsługują nie tylko własne porty, ale utrzymują regularne połączenia z portami zagranicznymi. Statki pasażerskie jak „Rosja" i „Ukraina" mogą pomieścić przeszło tysiąc pasażerów i są wyposażone luksusowo, ciesząc się dużą frekwencją na liniach oceanicznych. Transatlantyk „Rosja" kursuje na linii Odessa — Genua — New York.

O szybkim postępie rozwoju powojennego floty handlowej ZSRR świadczy fakt, że w roku 1947 flota ta przewiozła o 24% więcej towarów, niż w roku 1946-tym. Dalszy jej rozrost został ujęty w ramach nowego planu pięcioletniego, który przewiduje także budowę nowych stoczni. Dokładne cyfry odnoszące się do stanu obecnego floty radzieckiej i planowania na najbliższy okres nie zostały jeszcze opublikowane, jednak sądząc po dotychczasowych osiągnięciach należy przypuszczać, że flota handlowa ZSRR w najbliższym okresie wysunie się na jedno z czołowych miejsc wśród flot handlowych świata. J. W.

Fragment nabrzeża w porcie drzewnym Leningradu



Ostatni rejs „Silvaplany"



Poniższe autentyczne opowiadanie oparte jest na osobistych przejściach kierownika Szkoły Jungów P. C. W. M. Ludwika WALASIKA — uczestnika znanej przed wojną wyprawy jachtu „POLESZUK", któremu w planowanym rejsie dokoła świata przeszkodziła zawierucha wojenna. Podróż została przerwana w Ameryce a uczestnicy jej różnymi drogami i sposobami starali się być pożytecznymi dla Wspólnej Sprawy. Fragment wspomień L. WALASIKA drukujemy z myślą o tych wszystkich Polakach, którzy rozsiani przez los po całym dosłownie świecie — brali czynny udział w zbiorowym wysiłku walki na śmierć i życie z faszyzmem.

Nowy Jork — niedziela
15-go czerwca 1941 r.

M/s „Silvaplana" jest gotów do drogi. Wachty stoją na stanowiskach manewrowych, „stary" z megafonem na mostku. Urzędnik imigracyjny opuszcza statek po oddaniu dokumentów. Zjawia się pilot, na przednim maszcie podnoszą flagę malajską.

Z mostku przez megafon padają rozkazy:

— Podnieść trap! Cumy zdjąć!

Cumy zrzucone z polerów załoga wybiera windami na pokład i klaruje w buchty. Pozostał tylko spring rufowy.)*

— Maszyny wolno wstecz!

— Ster prawo na burtę!

Sruba zaczyna pracować. Statek cofa się, rufa przytrzymana przez spring opiera się o nabrzeże, a dziób odchodzi kierując się na wyjście z basenu. Spring wypręża się jak struna.

Za chwilę pada rozkaz — „let go!" i ostatnia lina rzucona z poleru szybko zostaje wybrana na pokład.

Statek jest wolny.

*— Maszyna, mała naprzód! Ster midszyps!**)*

„Silvaplana" nabiera wolno szybkości i torując sobie drogę wśród niezliczonych promów, holowników i wszelkiego rodzaju statków posuwa się z East River w stronę ujścia Hudsonu.

— „So long!" — krzyczy znajomy wartownik na nabrzeżu.

— „So long!" — odpowiadamy.

Wkrótce Brooklyn Bridge zostaje za nami. Załoga robi klar z cumami.

Koniec manewru. Wachta obejmuje ster i oko, cieśla zostaje przy windzie kotwicznej, reszta zgromadzona na burcie spogląda na oddalającą się sylwetkę Manhattanu. Na Coney Island, popularnej plaży nowojorskiej, tłumy wylegujących się na słońcu.

Przy Sandy Hook schodzi pilot.

*Maszyna idzie „ful speed"***), płyniemy na południe. Ląd zwolna ginie za widnokręgiem i przestaje nas interesować. Zapominamy o nim. To, co zostaje za rufą, należy już do wspomnień.*

M/s „Silvaplana", frachtowiec o 4700 BRT zbudowany w roku 1938 — jest pięknym nowoczesnym statkiem całkowicie spawanym. Motor Diesla 3000 KM daje mu szybkość 13-tu węzłów. Pomieszczenia załogi, małe kilkuosobowe kabiny, znajdują się na rufie. Statek płynie pod banderą norweską. Norwegowie stanowią również większość jego załogi. Zamieszkali na skalistym wybrzeżu tworzącym setki przylądków, półwyspów i fiordów, gdzie zbocza są skaliste i pokryte lasem, przemysł jest niewielki, a rolnictwa w naszym pojęciu nie ma wcale, Norwegowie od wieków żyją z morza jako rybacy i marynarze. W roku 1939 flota ich liczyła 2000 statków, pojemności 4,8 miliona BRT (na 3.000.000 mieszkańców!) Posiadają oni rozgałęzioną po całym świecie sieć agencji handlowych i konsulatów, a statki norweskie można spotkać w każdym porcie. W Nowym Jorku jest ich stale po kilkadziesiąt.

Następnego dnia po wypłynięciu z Nowego Jorku zaczyna się normalna praca: przygotowujemy szalupy ratunkowe z pełnym zaopatrzeniem, by w każdej chwili były gotowe, a następnie zdejmujemy bloki oraz całe uzbrojenie bomów ładunkowych. Praca to ciężka i brudna, gdyż stalowe liny i bloki mają swoją wagę, a wszystko natłuszczone jest łojem z domieszką grafitu.

*Załoga pokładowa dzieli się na trzy wachty po dwu ludzi, a reszta z bosmanem i cieślą pracują jako t. zw. „dejmani"****)*

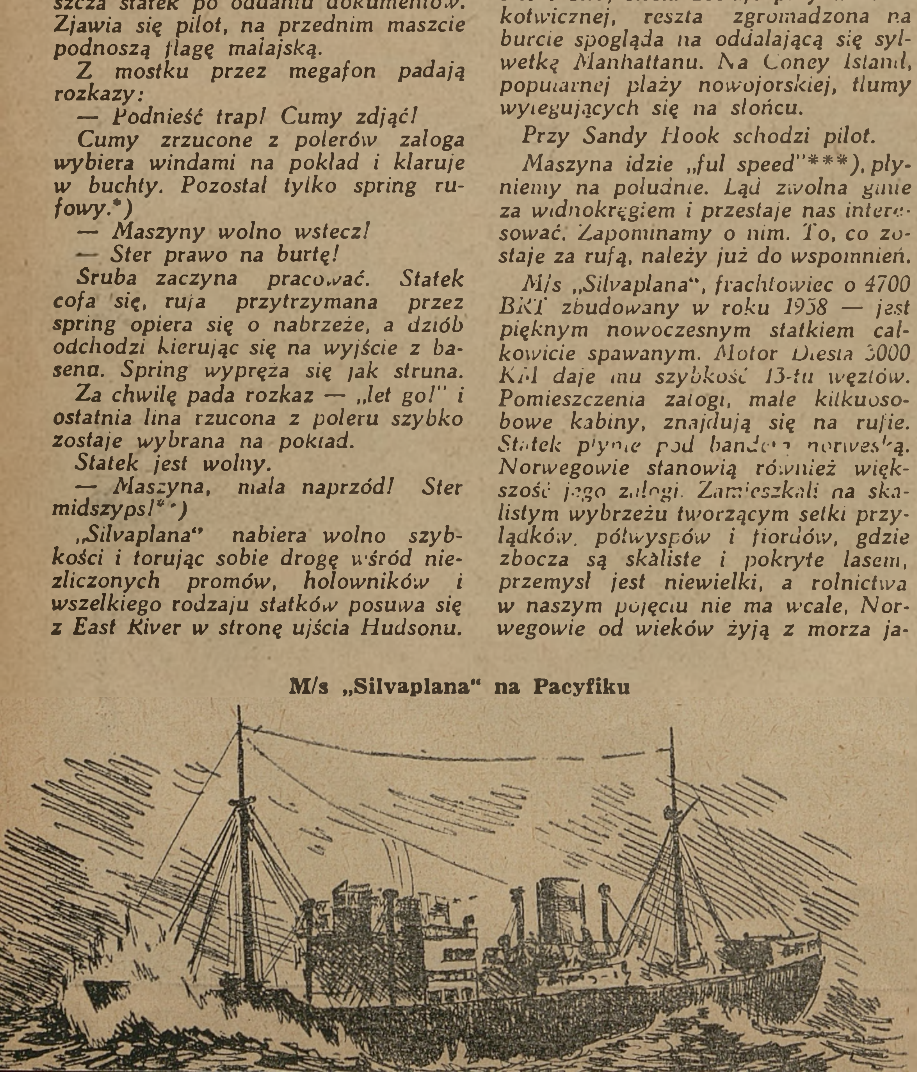
Z każdym dniem cieplej, wchodzimy w tropiki. Przy Haiti słońce kulminuje w zenicie.

Morze Karaibskie przeskakujemy w trzy dni. W niedzielę podajemy cumy na służbie Kanału Panamskiego, tym razem nie na polery a na zębate małe lokomotywy, które ciągną nas do górnego poziomu. Przez Kanał prowadzi nas pilot, a na pokładzie i mostku pilnuje amerykańska Straż Kanałowa. Przed tygodniem odmówiono prawa przejazdu statkom japońskim, musiały nakładać 6000 mil naokoło Cap Horn.

Wybrzeże Kanału porośnięte bujną tropikalną roślinnością przesuwa się o kilkadziesiąt metrów od burty. Przepływamy jezioro Gatun, a wieczorem cumujemy w Balboa. Tu dowiadujemy się o wybuchu wojny niemiecko-rosyjskiej.

23 czerwca wypływamy dalej na zachód. Po dwóch dniach na horyzoncie widać wyniosłe szczyty wysp Galapagos. Przechodzimy równik. Nie ma z tej okazji żadnych uroczystości, zresztą nie wiem, czy są na pokładzie tacy, co przepływają równik po raz pierwszy. Większość załogi zna już wybrzeża wszystkich kontynentów.

M/s „Silvaplana" na Pacyfiku



*) Lina służąca do przytrzymania rufy statku.

**) ustawienie steru w położeniu środkowym, nie powodujące skręcania statku.

***) pełną szybkością.

****) zajęci w ciągu dnia przy robotach pokładowych.

Wielu długi czas pływało na liniach regularnych. Cieśla dowiedziawszy się, że jestem z Gdyni — mówi: „Gdynię znam dobrze, byłem tam przeszło pięćdziesiąt razy".

Wchodzimy w strefę południowo-wschodniego passatu*). Statek kołysany jest długą, 300 metrową falą Pacyfiku.

Mam wachtę od 4 do 8 rano. Gdy wychodzimy na pokład, jest „black-out" — całkowite zaciemnienie. Więcej dla zasady niż z obawy. To nie atlantycki konwój, gdzie każdej chwili może grozić niebezpieczeństwo, tu nie ma okrętów podwodnych ani wrogich samolotów, jedyną zmorą jest „raider" — uzbrojony statek piracki, których Niemcy wysłali kilkanaście na oceany. Ale tymi się zbytnio nie przejmujemy i liczymy na szczęście.

Wiatr świeży, lekka długa fala, ciepło i pogodnie. Przed dziobem nurkują delfiny, widać doskonale fosforyzujące luki przez nie wywołane. Gwiazda Polarna już na Morzu Karaibskim zniknęła za widnokręgiem, ze starych znajomych towarzyszy nam jedynie Orion. Coraz wyżej podnosi się na niebie Krzyż Południa — herb Australii. Na mostku wybijają piątą, idę zmienić sternika. W sterówce ciemno, tylko rozproszone światło pada na różę kompasową. Kurs 240. Odbieram koło sterowe i sprawdzam midszyps. Sterowanie wymaga wielkiej uwagi ze strony sternika, gdyż każda fala stara się zbić dziób statku z kierunku, trzeba wyczuwać jej zamiary i zawczasu zapobiegać zboczeniu z podanego kursu. Następuje brzask, szybszy niż w naszych szerokościach. 6-ta — dwie podwójne „szklanki"**) Zmiana na sterze. Budzę chłopców kuchennych. Niebawem tarcza słoneczna wyskakuje zza widnokręgu. Oficer wachtowy bierze azymut słońca dla całkowitej poprawki kompasu. Ja teraz jako „oko" znajduję się z lornetką nad mostkiem nawigacyjnym i przeglądam horyzont. Nic do zameldowania.

Kuchnia zaczyna dymić. Pokład ożywia się. Zaczyna się mycie i płukanie pokładu. Elektryk oliwi ster. Cieśla, który pomierzył już głębokość wody w zenzach, składa meldunek starszemu oficerowi. Zjawia się „stary" zobaczyć jaka pogoda.

8-ma — 4 podwójne***). Zmienia nas 2-ga wachta. Idziemy do messy na śniadanie. Po śniadaniu wolne do czwartej. Czytamy książki, gramy w szachy, pierzemy drelichy, śpimy albo opalamy się na słońcu.

Na pokładzie praca przy konserwacji bloków i stalówek, malowanie szalup. Cieśla buduje nową tratwę, elektryk czyści oporniki wind elektrycznych.

W czasie obiadu omawiamy ostatni komunikat wojenny, odebrany przez radiotelegrafistę. Myśląc o Europie, by sobie uzmysłowić nasze położenie, musimy uciekać się do pomocy globusa: jesteśmy gdzieś na południowym Pacyfiku, słońce chodzi tu po północnej stronie nieba.

Czwarta po południu — odbieramy służbę. Jest gorąco, ale nie przypomina to upałów tropikalnych na lądzie, szybkość statku i passat łagodzą upał.

5-ta — koniec pracy na pokładzie, wszyscy myją się i przebierają do kolacji.

6-ta — słońce zapada za widnokręgiem, trzeba zrobić „black-out" na skajlajty ****).

I tak mija nam dzień za dniem. Horyzont pusty już od trzech tygodni, tylko delfiny, latające ryby czy zabłąkany albatros — to jedyne oznaki życia. Przechodzimy linię daty, jesteśmy na wschodniej półkuli, straciliśmy jeden dzień*****).



Autor na pokładzie m/s „Silvaplany"

Minęły cztery tygodnie od wyjścia z Colon, gdy na horyzoncie ukazało się szare pasmo stopniowo przybierające na wysokości. Po godzinie widać miasto i port. To Brisbane — Australia.

Podniesiono banderę na rufie (dla oszczędności na morzu się jej nie podnosi). Cieśla przy windzie kotwicznej, starszy oficer na dziobie.

— Kotwica gotowa! — rozlega się meldunek.

— Maszyna stop!

Statek traci szybkość.

— „Anchor let go!"

Kotwica ciągnąc za sobą łańcuch i szarpiąc kadłubem, idzie z łoskotem za burtę i momentalnie chwyta pazurami dno. Statek wolno sunący rozpędem zostaje zahamowany, robi zwrot i staje dziobem do wiatru.

Na sztagu podnoszą kulę, na przednim maszcie flagę pilotową.

Jesteśmy na redzie w Brisbane.

Postój nasz nie trwa długo. Po godzinie pilot wchodzi po sztormtrapie, kotwica idzie w górę.

Płyniemy kursem pilotowym między wschodnim wybrzeżem Australii a Wielką Rafą Koralową ciągnącą się na długości 2000 mil morskich.

Sternik otrzymuje od pilota kurs, który zmienia się co chwilę. Na oku słychać równie częste uderzenia w dzwon, meldujący boje, rafy czy spotykane statki.

Na pokładzie zaczyna się uzbrajanie bomów.

Upał daje się coraz bardziej we znaki, passat chwilami zamiera. W cieśninie Torresa oddajemy pilota. Przecinamy Morze Arrafura i wchodzimy w Archipelag Wysp Sundajskich — Morze Jawajskie.

Spotykamy gromady żaglowych łodzi rybackich. Na horyzoncie pojawiają się coraz to nowe wyspy pochodzenia wulkanicznego.

Mijamy Celebes i wychodzimy na Morze Południowo - Chińskie.

Wzdłuż burt przesuwają się piękne plaże z pochylonymi nad nimi palmami kokosowymi. Z lewej strony widać Sumatrę.

Przed dziobem ląd! Jeszcze kilka wysepek. Zmieniamy kurs i podnosimy flagę pilotową. Po wzięciu pilota wchodzimy na redę Singapore.

Wachty na stanowiskach manewrowych. Wydobywamy cumy na pokład. Maszyna „małą naprzód". Wchodzimy do portu i zwolna zbliżamy się do nabrzeża.

— Maszyna stop!

Z dziobu podają rzutkę, za chwilę cuma dziobowa jest na brzegu na polerze. Mocujemy ją na windzie.

— Maszyna wolno wstecz!

Rufa zbliża się do brzegu.

Podajemy rufową cumę i teraz obie cumy wybieramy na windach. Statek dochodzi do nabrzeża. Jeszcze kilka cum. Z lądu podają trap. Zjawiają się celnicy i straż portowa. Robotnicy portowi — kulisi — ściągają brezenty z ładowni. Po godzinie wszystkie windy pracują i z wnętrza statku wyładowują wielkie skrzynie, zawierające samoloty, składając je na podstawione wagony. Na pokładzie krzyki, hałas, ruch i upał — jesteśmy wszak na równiku.

Załoga miniuje burtę na zewnątrz. Po kolacji wszyscy, oprócz wachtowego, wychodzą do miasta, na statek

... piękne plaże z pochylonymi na nimi palmami kokosowymi...



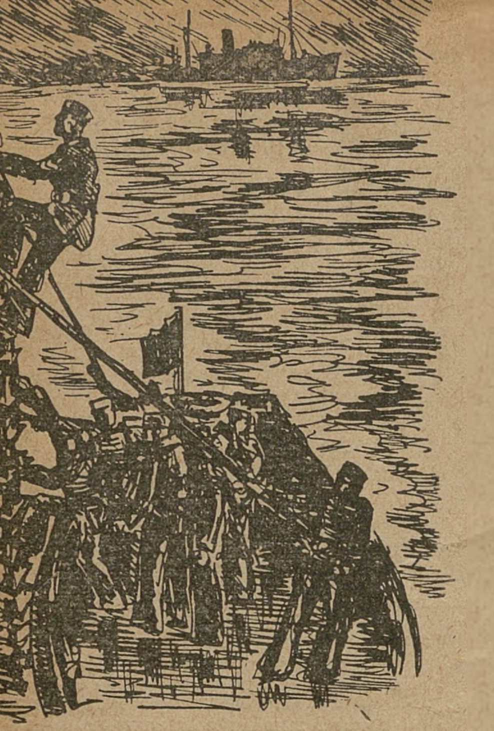
*) stały wiatr w strefie międzyzwrotnikowej.

**) uderzenia w dzwon okrętowy.

***) oczywiście — szklanki.

****) otwory okienne.

*****) wytłumaczenie znajdziecie w podręczniku geografii.



... i na pokład wchodzą po zęby uzbrojeni marynarze...

przychodzi nowa zmiana kulisów i wyładunek trwa całą noc.

Singapore — jeden z największych portów na Dalekim Wschodzie. Miasto, poza dzielnicą europejską, podobne do wielu miast w tych szerokościach — posiada egzotyczne dzielnice: malajską i chińską. Pierwszy wieczór spędzamy w kinie na filmie „Long voyage home" — historia jednego konwoju w drodze do Anglii. Spotykam grupę Polaków, którzy opuścili Warszawę we wrześniu 1939 roku i przez Wilno, Moskwę, Tokio, Schanghai — udają się do Burmy.

Następnego dnia odwiedza mnie znowu Polak-marynarz na egipskim statku, idącym z Aleksandrii do Japonii.

Tymczasem na „Silvaplanie" wyładowano samoloty i samochody. Teraz wyładowują wojsko — ołowiane — jak widać w jednej z rozbitych paczek. Z kolei zaczynamy załadowywać cynę.

Po paru dniach odpływamy do Batawii na wyspie Jawie, gdzie przybywamy w dwa dni później. Przeładunek trwa dalej. Zabieramy tapiokę. Port położony tu jest kilka kilometrów od miasta. Jest ono czyste, malownicze, zwłaszcza w nadzwyczaj barwnych dzielnicach tubylczych. Malajczycy, ubrani w sarongi i Chińczycy tworzą najliczniejszą grupę wśród tej mozajki narodowości i ras jaką można tu spotkać.

Postój nasz trwa tydzień, potem odchodzimy do Cheribon — małego portu na wschód od Batawii. Tu stajemy na kotwicy na redzie. Przybijają barki i ładowanie odbywa się wprost z nich. Na pokład wchodzi rój ciemnoskórych kulisów, którzy pracują jako robotnicy portowi. Jak wielka jest rozpiętość zarobków w różnych portach świadczy to, iż w New Yorku robotnik portowy ma na godzinę 1 dolara, w Batawii — 25 centów, w Singapore — 10 centów, w Schanghaju — 1 cent USA albo 7 dolarów chińskich dziennie i podobno z tego połowę odkłada na uroczystości chińskiego Nowego Roku.

Kulisi przy pracy pomagają sobie śpiewem powtarzając niezmiennie kilka słów i nucąc wciąż tę samą melodię.

Czasem mamy gości — to chłopcy malajscy popisują się zręcznością w nurkowaniu za rzuconą monetą.

Po dwóch dniach podnosimy kotwicę i udajemy się do następnego portu: Semerang położony jest nad zatoką, nad którą wznosi się stożek wygaśniętego wulkanu. Tu ładowanie odbywa się podobnie z barek. Dalszy z kolei port — to Surabaja, również na Jawie. Cumujemy przy nabrzeżu. Otrzymuję dzień urlopu, tak przewiduje umowa. Ponieważ jest upał — spędzam cały dzień w basenie kanielowym. Ładownie są prawie pełne, zbliża się chwila odjazdu. Robię ostatnie zakupy z Jawy — piękne rzeźbione pudełka, pocztówki.

Wychodzimy wreszcie z Surabaja z powrotem do New Yorku. Idziemy tą samą drogą wzdłuż wybrzeża Australii.

W Tonswille zostawiamy pilota i bierzemy kurs na wschód, przez Morze Koralowe koło Nowej Kaledonii.

Jest wrzesień, na początku października powinniśmy być w Nowym Jorku. „Stary" zarządził malowanie całego statku, pracujemy wszyscy w nadgodzinach.

Jesteśmy w pobliżu zwrotnika, gdyż nad ranem odczuwamy chłód. Liczymy czas, który nas dzieli od New Yorku.

Jednego wieczoru, minęła akurat ósma, stoimy na dziobie i rozmawiamy, gdy wtem jakaś ciemna sylwetka wylania się z mroku, przechodzi wolno w odległości kilku kabli od burty i znika za rufą. Wszyscy zaintrygowani — kto to może być? Nabieramy podejrzeń, gdy spostrzegamy ponownie ciemną sylwetkę. Idzie za nami „raider"! Przychodzi nam na myśl, iż było ostatnio kilka wypadków na Oceanie Indyjskim. Jesteśmy zupełnie nieuzbrojeni, chociaż widzieliśmy statki amerykańskie, a więc neutralne, zaopatrzone w kilka dział. Na cóż zdałyby się nam zresztą działa wobec pirata, który jest szybszy, uzbrojony jak krążownik i posiada liczną i wyszkoloną załogę? Niewesołe te rozmyślania przerywa starszy oficer, który robi zbiórkę i poleca przygotować na wszelki wypadek szalupy do spuszczenia. Trzeba załadować sprzęt, który został wyładowany w ciągu dnia podczas malowania. Pośpiesznie udajemy się do łodzi.

Nagle błysk reflektora rozprasza ciemności, smuga światła przejeżdża po statku i... gaśnie.

Po chwili sygnał Morsem: „Zatrzymajcie maszyny".

Nasz motor cichnie posłusznie. Czekamy nie mając pewności, kto jest tym intruzem — angielski okręt patrolujący czy Niemcy?

Po paru minutach sytuacja się wyjaśnia. Do burty przybija duża motorówka i na pokład wchodzą po zęby uzbrojeni marynarze w granatowych furażerkach.

Znajomy, gardłowy język — Niemcy!

Brr... niezbyt przyjemna wizyta.

(D. c. nastąpi)

KURS PRZODOWNIKÓW WYCHOWANIA MORSKIEGO

W podanym terminie wpłynęło 202 zgłoszenia. Segregowanie i przeglądanie ich jeszcze trwa. Na ogół większość zgłaszających się zrozumiała intencję organizatorów. Chcemy Was nakłonić do aktywnej postawy w rozpowszechnianiu wiedzy o morzu. Każdy z Was zdany jest przy tym na własne siły i pomysły. Ogólna wskazówka brzmi: wciągnąć się do czynnej pracy w kołach L. M. lub szerzyć zrozumienie morza w środowisku kolegów z organizacji młodzieżowej, do której należycie. „Żeglarz" podsunął Wam projekt wystawy morskiej. W następnych numerach znajdziecie dalsze wskazówki dotyczące proponowanych eksponatów. Poza tym sami podajecie różne własne pomysły. Z przeprowadzonych prac nadsyłajcie krótkie sprawozdania, dołączając zdjęcia, wycinki z prasy miejscowej, odpisy protokółów itp. dowody Waszej działalności. Cały okres jesienno - zimowo - wiosenny jest dla Was nieustannym egzaminem pomysłowości, wytrwałości i energii w przeprowadzaniu zamierzeń. Dla najlepszych czeka nagroda — kurs letni z zaprawą żeglarską i nową porcją wiedzy o morzu.

Działając wśród kolegów — nie zapomnijcie zwiększać własnych zasobów wiadomości o morzu. Ale pamiętajcie — sama lektura i samokształcenie nie wystarczy.

Jednocześnie ogłaszamy dla Was ankietę, w której każdy OBOWIĄZANY jest wziąć udział, nadsyłając do 30 grudnia do Redakcji „Żeglarza" odpowiedź na pytanie:

„Co mi się podobało, co mi się nie podobało i jakie zmiany proponuję w kursach pracy morskiej".

Odpowiedź będzie widziana tym milej, im więcej będzie zawierać rzeczowych uwag krytycznych. Nie zapomnijcie o podpisie i adresie. Wynik ankiety przyda się przy planowaniu akcji letniej w 1948 r. W następnym numerze omówimy dalsze, wspólnie nas obchodzące sprawy.

Jeszcze jedno — nie zadawajcie pytań w sprawach, które omówione są w „Żeglarzu".

Brzegi i dno morza

Od wielu lat fale morskie biją o brzegi, zbudowane z mniej lub więcej twardej skały, lub też z zupełnie sypkich materiałów. Nic dziwnego, że ten odwieczny, nieustanny szturm powodował zmiany linii granicznej morza i lądu, tym większe im bardziej nieodporny był atakowany odcinek. Najbardziej narażone jest wysokie wybrzeże, którego zbocza pochyło opadają ku morzu. Fala, rozhukana na głębinie z łatwością je podmywa i powoduje coraz to dalsze osypiska. Rozmyty lub obsunięty materiał — fala porywa i układa w pobliżu na dnie, powodując spłycenie pasa przybrzeżnego i powstanie plaży. Brzegi wysokie, zbudowane z materiałów twardszych, poddających się jednak wodzie, osypują się stromym, nieraz prostopadłym urwiskiem. Jedynie najtwardsze skały (np. granit) nie ustępują tak łatwo przed żywiołem morskim i choć wytrwale atakowane przez falę — utrzymują stałą linię frontu. Cofanie się stromych brzegów, niezabezpieczonych tamami, betonem czy kamieniami — jest zjawiskiem dokładnie zaobserwowanym na przestrzeni wieków. Np. w Anglii od czasów rzymskich, a więc przez około 2000 lat brzeg cofnął się miejscami o 6 kilometrów, czyli po 3 metry rocznie. Brzeg Bałtyku pod Rozewiem dopóki nie był zabezpieczony —cofał się podobnie. W tej walce po stronie morza stają jeszcze inne siły przyrody — zwłaszcza ulewa i mróz powodują rozmywanie, kruszenie i osypywanie się zboczy.

W walce z morzem ląd przegrywa wszędzie tam, gdzie są wzniesienia, ale za to wygrywa u wybrzeży płaskich i nizinnych, a zwłaszcza na obszarze zatok. Atak fal traci swój impet na płyciznach, które sprzyjają układaniu się mielizn piaszczystych i narastaniu plaż. Takie ławice nieraz odcinają zatokę od otwartego morza, wynurzając się, w miarę narastania, nad powierzchnię i tworząc t. zw. mierzeje (np. mierzeja Wiślana, mierzeja Helska). Obszar wody oddzielony mierzeją z czasem zostaje zamulony przez osady rzeczne. zwolna zamienia się w torfowisko, przejściowo egzystując jako jezioro (np. jezioro Łebskie, Gardno), aż wreszcie stanie się rozległą, płaską niziną nadbrzeżną (np. okolice Łeby).

To ląd zwyciężył morze i wytrwałym wysiłkiem odepchnął je dalej. Wielkim sprzymierzeńcem lądu w tej akcji jest woda rzeczna, która niesie muł i osadza go w pobliżu ujścia.

Ustawiczna walka lądu z morzem wpływa na ukształtowanie dna. Wzdłuż brzegów na szerokim pasie jest ono pokryte rozmytymi materiałami pochodzenia lądowego i łagodnie opada aż do głębokości około 200 metrów. Dalej wgłąb woda już nie unosi nawet najlżejszych mułów.

Jak więc tam wygląda dno i z czego jest zbudowane?

Pierwotne jego podłoże pokryte jest warstwą osadów złożonych z resztek żyjątek unoszących się w warstwach powierzchniowych wody. Dno oceaniczne — to właściwie rozległe cmentarzysko, na które opada stale z góry deszcz martwych organizmów, a właściwie ich twardych, nie ulegających rozkładowi części.

Przecież kawałek kredy, który każdy z Was tak często trzyma w ręku, stojąc przy tablicy — — jest właśnie zrobiony z surowca pochodzącego z morskich osadów dennych, złożonych przeważnie z miliardów mikroskopijnych skorupek żyjątek zwanych otwornicami. Obszary, gdzie dziś dobywa się kredę były niegdyś dnem morskim. Trzymając w ręku kawałek kredy spróbujcie wyobrazić sobie bezmierną mroczną otchłań, w którą zwolna opadały martwe otwornice, aby w nieruchomym spokoju dna wytworzyć ten niezbędny dla ucznia minerał.

Kurs przygotowawczy

obowiązuje wszystkich kandydatów na letnie kursy pracy morskiej. Uczestnikiem jego zostaje automatycznie każdy prenumerator „Żeglarza", który wytnie, starannie wypełni i nadeśle do Redakcji umieszczone obok zgłoszenie. Kurs odbywa się systemem korespondencyjnym. Obowiązki uczestników są następujące:

1) **prenumerowanie i uważne czytanie „Żeglarza".**
2) **przyswojenie wiadomości podanych w artykułach z cyklu „kurs przygotowawczy", umieszczanych po 2 w każdym numerze,**
3) **wykonanie zadań ogłaszanych w każdym numerze „Żeglarza",**
4) **wykonanie arkusza zadań sprawdzających na zakończenie kursu,**
5) **przestrzeganie wymagań Redakcji co do terminów i formatu odpowiedzi,**
6) **czytanie książek i czasopism na tematy morskie celem gromadzenia wiadomości o morzu.**

Przepisy porządkowe.

Zgłoszenia nadsyła się tylko raz. Odpowiedzi na zadania należy czytelnie podpisywać imieniem i nazwiskiem, podając zarazem swój adres. Redakcja nie udziela wyjaśnień, ile kto uzyskał punktów. Dokładne warunki kursów pracy morskiej zostaną podane w jednym z następnych numerów.

Punkty karne.

Uczestnikom kursu, którzy kilkakrotnie nadsyłają zgłoszenie, pytają się o ocenę zadania, o warunki kursów pracy morskiej lub o sprawy wyjaśnione już w „Żeglarzu" — Redakcja odlicza od ogólnej punktacji 10 punktów karnych za nieuwagę i niestosowanie się do przepisów porządkowych.

ZGŁOSZENIE NA KURS PRZYGOTOWAWCZY

Nazwisko i imię ....

adres ....

data urodz. .... zawód ojca ....

wykształcenie ....

WSPÓŁCZESNY STATEK MORSKI

W wieku XIX dokonał się w żegludze wielki przewrót. **Drewno** — z którego budowano statki i **żagle** — które służyły jako środek napędu — ustąpiły miejsca **stali** i **maszynie**.

Rozpoczął się nowy okres.

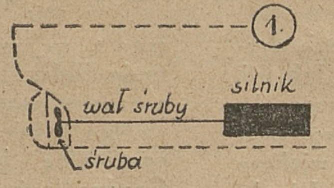
Gruba blacha stalowa używana na poszycie statku oraz belki stalowe stanowiące jego szkielet — pozwalają odtąd dzięki swej mocy i wytrzymałości na konstruowanie kolosów morskich o 200 — 300 m długości.

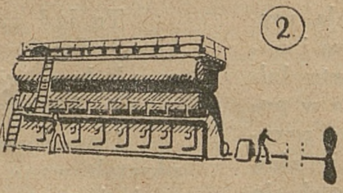
Sercem nowoczesnego statku jest silnik, który obraca wał z osadzoną nań śrubą — organem napędu (rys. 1). Śruba okrętowa działa podobnie jak śmigło lotnicze. Szybkimi obrotami wkręca się w wodę i pcha przed sobą statek.

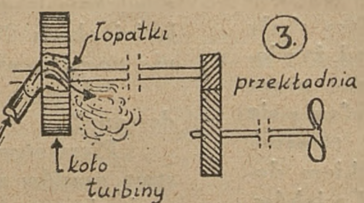
Jako silnik napędowy statku coraz częściej stosuje się motor dieslowski. O stałym rozwoju tego środka napędu świadczy fakt, że obecnie posiada go większość (51%) budujących się na świecie statków. Motor taki łatwo spotkać na lądzie: np. na dużym samochodzie ciężarowym lub ciągniku. Jeżeli poprosicie znajomego mechanika lub kierowcę — objaśni Wam chętnie jego działanie. Oczywiście na wielkim statku motor ma ogromne rozmiary i więcej cylindrów (rys. 2).

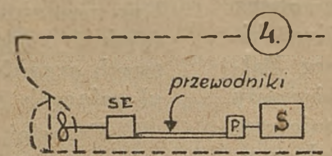
Drugi z kolei, jeżeli chodzi o popularność, rodzaj silnika — to turbina parowa. Posiada ją 33% nowobudowanych statków. Trudniej ją spotkać na lądzie — chyba w elektrowni.

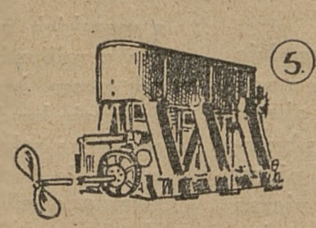
Zasadę jej działania zrozumie każdy, kto uważnie spojrzy na rys. 3. Widać z niego, jak strumień pary skierowany na łopatki wprawia w ruch obrotowy koło, na którym są one osadzone. Ponieważ śruba statku nie może wirować tak szybko jak turbina (opór wody pogiąłby skrzydła śruby) — zmniejsza się obroty przez zastosowanie kół zębatych (patrz rysunek 3). Małe koło osadzone na osi turbiny musi zrobić kilka obrotów aby spowodować obrót większego, które złączone jest z wałem śruby. W ten sposób można zmniejszyć szybkość obrotów kilkanaście razy w zależności od dobrania kół zębatych.

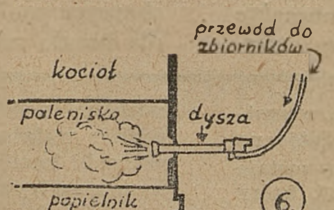












Na niektórych statkach (rys. 4) motor Diesla lub turbina (S) nie obraca wału śruby lecz prądnicę elektryczną (P), wytwarzającą prąd przesyłany po przewodniku na rufę do silnika elektrycznego (SE), który sprzężony jest z krótkim wałem śruby. Podobny silnik widzimy w tramwaju, różnica zaś polega na tym, że tramwaj pobiera prąd z zewnątrz, a statek posiada sam dla siebie własną „elektrownię" (zespół S i P na rysunku 4).

Wreszcie tylko 16% nowych statków wyposażono w maszynę parową z tłokami — tę poczciwą staruszkę znaną dobrze z lokomotywy.

Ale na statku cylindry nie są ułożone poziomo lecz pionowo i jest ich zazwyczaj 3, a nie po jednym jak na lokomotywie (rys. 5).

Maszyna tłokowa spowodowała w w. XIX wyparcie żagli, a teraz sama ustępuje miejsca motorom Diesla i turbinom.

Razem z maszyną tłokową wychodzi z użycia węgiel, jako paliwo pod kotłami dostarczającymi pary.

Ropy używa się obecnie nie tylko do motorów Diesla. Ogrzewa ona kotły na parowcach turbinowych i dawnego typu (z maszyną tłokową). Nawet stare paleniska węglowe nie trudno jest przerobić na paliwo płynne. Po prostu doprowadza się rurami ropę i wstrzykuje pod ciśnieniem przy pomocy t. zw. dyszy. Tryskający nieustannie strumień pali się wielkim płomieniem (rys. 6), grzejąc wodę w kotle tak samo jak płomień palącego się węgla. Unika się przy tym uciążliwego dorzucania węgla i usuwania popiołu. Te i inne względy wpłynęły na zwycięstwo ropy nad węglem. Jednak pozostanie on w użyciu we flocie tych krajów, które posiadają własne kopalnie. Lepszy własny węgiel, choć uciążliwy w użyciu, niż zagraniczna, droga ropa.

Zadanie Nr. 2

Wymień rzeki wpadające do morza na obszarze polskiego wybrzeża.

Odpowiedź napisz na kartce pocztowej (jeśli już nadesłałeś przedtem zgłoszenie), lub na połówce kartki zeszytowej, jeśli chcesz dołączyć świeże zgłoszenie lub zadanie nr 1 do tej samej koperty. Nie zapomnij o podpisie i adresie. Termin nadsyłania — 30 grudnia 1947 r. Punktacja — za każdą wymienioną prawidłowo rzekę 1 punkt, za punktualność 2 punkty, za przestrzeganie wskazówek o formacie — 2 punkty.

obecne zajęcie ....

przynależn. do organ. młodzieżowej

kiedy zaprenumerował „Żeglarza"

Wyciąć, wypełnić i przesłać do Redakcji „ŻEGLARZA"

— Gdynia, Al. Zjednoczenia 3, PCWM

Wykonanie Zadania Nr 1

W odpowiedzi na zadanie nr 1 napłynęło do dnia 25 listopada — 818 mapek. Są wśród nich b. dobre, ale także i zupełnie złe. Mapka wykonana przez ucznia szkoły powszechnej może być oceniona jako dobra, choć podobna do niej będzie uznana za niedostateczną, jeżeli rysował ją uczeń starszych klas gimnazjum. Znalazło się kilkunastu roztrzepanych, którzy nie podpisali mapki. Trudno, nie dostaną punktów.

Dodatkowy termin nadsyłania mapek — 30 grudnia 1947 roku, jednak traci się 2 dodatkowe punkty — przewidziane za przestrzeganie pierwotnego terminu.

OŚRODEK GDYNIA

Lato w gdyńskim ośrodku PCWM było gwarne i pracowite.

Co niedziela z porannego pociągu wysypywała się pokaźna grupa kursantów przybyłych z Łeby dla odbycia drugiej części kursu pracy morskiej. Z ciekawością rozglądali się po mieście, gdyż wielu z nich w Gdyni jeszcze nie było. Z ciekawością wchodzili do ogromnego choć niewykończonego jeszcze „Domu Żeglarza" mieszczącego Centralę PCWM oraz Ośrodek. Po zakwaterowaniu krótkie przemówienie Komendanta, zapoznanie z rozkładem zajęć i zapowiedź wywołującą uśmiech na wszystkich twarzach:

— Po obiedzie — wyjście do miasta.

Prawie wszyscy idą do portu aby z bliska mu przypatrzyć się. Tylko nieliczni wolą widok słonecznej plaży i promenady lub zaduch sali kinowej.

Otwarte oczy i uszy chłoną te wszystkie obrazy i głosy jakimi kipi w porcie życie. Kolorowe twarze, obca mowa, obcojęzyczne napisy, bandery odległych krajów, miarowy stukot przetaczanych wagonów, jednostajny pomruk dźwigów ładujących przeróżne towary, szybka i sprawna praca robotników. Widok, który powoduje podniecenie i mocniejsze bicie serca. To wszystko o czym czytali, o czym marzyli, mają teraz przed sobą. Od jutra zakaszą rękawy i razem z robotnikami i rybakami staną do pracy aby poznać jej trud i znaczenie.

Po apelu krótki pełen morskich marzeń sen. O 5-ej wiercący gwizdek pobudki wyrywa ze snu i po krótkiej gimnastyce mycie się, śniadanie, poczem odmarsz grupami do zajęć. Wesoły śpiew sprawnie maszerujących grup budzi miasto ze snu.

Jedni pracują na stoczni nr 13 przy opukiwaniu ze rdzy i malowaniu kadłubów statków. Drudzy przy przeładunkach portowych razem z robotnikami, wyładowując ładunki drobnicowe, domki fińskie, czy też rudę. Trzecia grupa jeszcze poprzedniego dnia przed północą wypłynęła na połowy. A czwarta zwiedza dokładnie port, jego urządzenia i statki. O 12-ej przerwa dla spożycia drugiego śniadania i odpoczynku, potem znowu intensywna praca.

Około czwartej wracają wszyscy, zmęczeni, umorusani, lecz weseli. Od razu można poznać gdzie, która grupa pracowała — „stoczniowcy" mają ślady rdzy i farby na kombinezonach; ci od przeładunku — ślady mąki lub rudy na twarzach i rękach; zwiedzający — zakurzeni. Najpóźniej wracają „rybacy" oblepieni łuskami i cuchnący rybą, czasem bladzi i wymęczeni, gdyż składali „ofiarę" Neptunowi. Jak przyjemnie umyć się w chłodnej wodzie i usiąść do smakowitego obiadu. A potem zasłużony odpoczynek i dzielenie się przeżyciami i wrażeniami.

— Ty wiesz — skrobaliśmy „Błyskawicę" a potem zwiedziliśmy ją dokładnie. Widziałem radar...

— Mnie szyper powiedział, że będzie ze mnie rybak, bo nie „rzygałem" choć kiwało porządnie. I ze sterem dałem sobie radę...

— A nas dokładnie oprowadzili po całym „Duńczyku" a potem załoga poczęstowała nas papierosami i mlekiem.

— Myśmy tak sprawnie przygotowywali „chiwy", że dźwig nie mógł nadążyć. Aż się robotnicy dziwili jak możemy tak szybko pracować.

Pracowite dni biegną szybko. A oto już koniec tygodnia a z nim i koniec kursu. Ostatni apel. Komendant ocenia pracę i postawę turnusu oraz życzy chłopcom aby wszyscy ci, których trud pracy nie zraził lecz umocnił w postanowieniach i zamiarach, znaleźli swoje miejsce w zawodach morskich. Pozostali niech pamiętają by szerzyli wiedzę o znaczeniu morza i pracy morskiej u siebie na zapleczu. Ostatnie uściski dłoni i żegnaj Gdynio!

J. P.

Praca przy opukiwaniu z rdzy podwodnej części kadłuba s/s „Olsztyn"

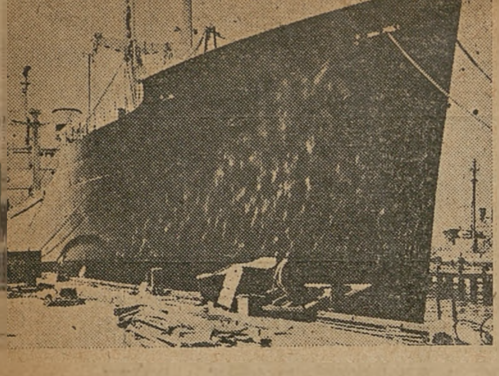


Do Czytelników

Z wielkim ubolewaniem komunikujemy Czytelnikom, że na skutek poważnych trudności technicznych numer bieżący musieliśmy wydać łącznie za listopad i grudzień.

Nieregularność w ukazywaniu się „Żeglarza" mogłaby wpłynąć na zmniejszenie się jego popularności, sądzimy jednak, iż sympatia, jaką nasze pismo darzycie, jest tak mocno ugruntowana, że fakt ten jej nie zniweczy ani nie zmniejszy. Ze swej strony zrobimy wszystko, aby w roku 1948 „Żeglarz" ukazywał się regularnie.

Następny numer ukaże się z początkiem stycznia. Wpłata za numer grudniowy automatycznie przedłuża wszystkim prenumeratę o jeden miesiąc. ***REDAKCJA.***



S/S „KILIŃSKI" W DRODZE DO GDYNI.

Zakupiony niedawno w Ameryce nowy polski statek towarowy „Kiliński" (zdj. powyżej) przybył w początkach listopada do Londynu, skąd odszedł do Gdyni w dniu 20 bm. Statek zawinie po drodze do portów w Goeteborgu, Kopenhadze i Sztokholmie, a do Gdyni przybędzie w końcu listopada. W pierwszą podróż z Gdyni statek wyruszy w grudniu, udając się do Ameryki Południowej.

BUDOWA NOWYCH STATKÓW POLSKICH ZAGRANICĄ

Budowa nowych statków morskich zamówionych przez polskie linie żeglugowe jeszcze w czasie wojny na stoczniach angielskich, posuwa się naprzód. Szczególnie zaawansowane są prace na stoczni w Newcastle-on-Tyne przy statku „Nowy Puck", którego wykończenie przewiduje się przed wyznaczonym terminem. Z dwóch innych statków po 1.125 TDW zamówionych na stoczni w Goole, pierwszy będzie spuszczony na wodę w lutym lub marcu i oddany do użytku w kwietniu lub maju 1948 r, podczas gdy drugi zostanie wykończony w dwa miesiące później.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W PAŹDZIERNIKU BR.

W październiku br. znajdowało się w eksploatacji pod polską banderą 39 morskich jednostek handlowych o łącznym tonażu 189.544 TDW. Prócz tego eksploatowano jeden wynajęty statek obcy.

Ogółem polskie statki przebyły przestrzeń 88.173 mil morskich. Najdłuższą trasę przepłynął motorowiec „Sobieski", który na linii regularnej między Genuą a Nowym Jorkiem pokrył w październiku 8.470 mil morskich. Na trasie Gdynia — Nowy Jork motorowiec „Batory" przebył 8.460 mil. Statki polskie przewiozły w październiku 99.440 ton towarów i 37.626 worków poczty, jak również 2.334 pasażerów (z czego 1.318 na m/s „Batory" i 941 na m/s „Sobieski"). Statek „Białystok" opuścił w październiku Danię, zabierając pierwszy ładunek świeżych ziemniaków dla Urugwaju. Poniemiecki parowiec „Olsztyn" rozpoczął w ub. miesiącu rejsy na linii lewantyńskiej z Gdyni do portów Egiptu, Palestyny i Turcji.

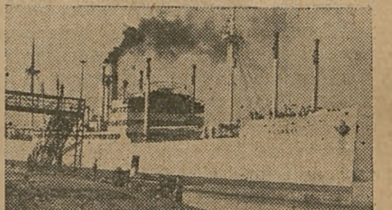
PRZEJĘCIE DALSZYCH HOLOWNIKÓW GDAŃSKICH.

W dalszym ciągu przekazywania Polsce siedmiu przedwojennych holowników gdańskich, przyznanych decyzją Międzysojuszniczej Komisji Kontrolnej w Berlinie, zostały przejęte w Kilonii przez przedstawicieli Polskiej Misji Morskiej trzy holowniki: „Ernst", „Johannes Westphal" i „Richard Ramme".

OSTATNI STATEK PONIEMIECKI PRZYBYŁ DO POLSKI.

Do portu w Szczecinie przybył z Odessy statek-prom „Turgieniew", który jest ostatnią jednostką poniemiecką przekazywaną Polsce przez Związek Radziecki tytułem podziału odszkodowań wojennych. Poprzednio przejęliśmy 18 statków, które pełnią już służbę na morzach pod polską banderą lub znajdują się w przebudowie na stoczniach. Statek „Turgieniew" był zbudowany w Gdańsku i poprzednio nosił niemiecką nazwę „Meclemburg". Jest on jednostką specjalną, przystosowaną do przewozu całych pociągów kolejowych. Posiada pojemność 1547 BRT, długość 86 m. i szybkość 13 węzłów.

W służbie polskiej statek będzie nosił nazwę „Waza" i zostanie przekazany Min. Komunikacji, które uruchomi go na trasie między Świnoujściem a Trelleborgiem, w ramach obsługi bezpośredniego połączenia kolejowego Polska — Szwecja.



Nowy polski statek s/s „Pułaski" (zdj. powyżej) wyruszył w pierwszą podróż pod polską banderą.

EUROPA — AMERYKA

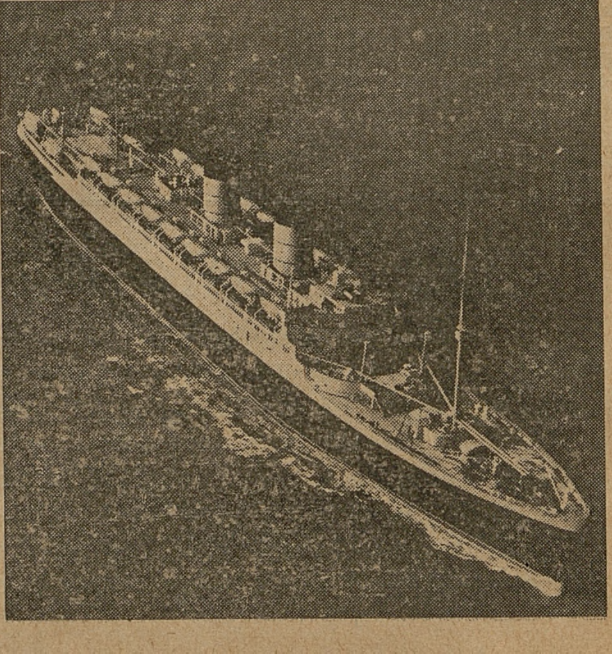
Przed wojną na trasie Europa-Ameryka Północna kursowało około 70 wielkich statków pasażerskich, które przewoziły rocznie blisko 750.000 osób. 20 największych i najwspanialszych statków świata pełniło służbę właśnie na tym szlaku. Nasze 2 nowoczesne motorowce „Piłsudski" i „Batory" skutecznie konkurowały z innymi kolosami i cieszyły się doskonałą opinią.

W wojnie uległa zniszczeniu ogromna większość pasażerskiej floty północnoatlantyckiej.

Obecnie zaledwie dwadzieścia parę statków przewozi rocznie około 300.000 pasażerów. Banderę polską reprezentują „Batory" i „Sobieski" (na linii morze Śródziemne — Nowy York) radziecką — „Rosja" obsługujący linię Odessa — Nowy York, angielską „Queen Elizabeth", „Queen Mary", „Mauretania", „Empress of India", „Media" i „Empress of Canada", szwedzką—„Gripsholm", „Drottningsholm" i „Stockholm", amerykańską — „America" i „Washington", holenderską — „Westerdam", „Noordam", „Veendam" i „Nieuw Amsterdam", francuską — „Ile de France" i „De Grasse", norweską — „Stavangerfjord", włoską —„Saturnia".

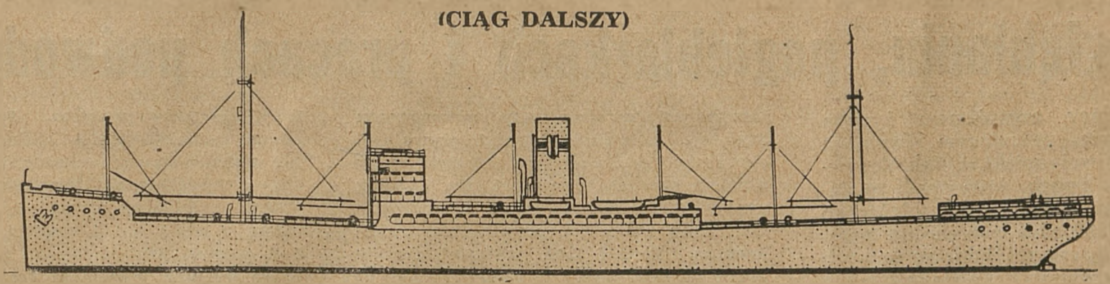
Pewną konkurencję dla tych statków stanowią pasażerskie samoloty transatlantyckie — ogromne maszyny — szybkie, bezpieczne i komfortowe, które przebywają trasę w kilkanaście godzin, podczas gdy statek potrzebuje 4—10 dni.

Niedawno powróciła do służby cywilnej po gruntownym remoncie i zatarciu śladów wojny angielska „Mauretania". Jest to jeden z większych i najnowocześniejszych statków pasażerskich świata. Spuszczona na wodę r. 1939. Pojemność jej wynosi 35.700 BRT, długość — 225 m, szerokość 27.3 m. zanurzenie 9.4 m. Posiada 1291 miejsc pasażerskich i ładownie na 10.600 ton drobnicy. Napęd stanowią potężne turbiny parowe, pozwalające na rozwinięcie szybkości 22 węzłów. Zdjęcie umieszczone poniżej przedstawia widok „Mauretanii" z lotu ptaka i daje zarazem pewne pojęcie o wyglądzie pokładów, nadbudówkach, rozmieszczeniu szalup, masztów, bomów, kominów i nawiewników na typowym transatlantyku pasażerskim, podobnym do „Batorego", choć o większych rozmiarach.



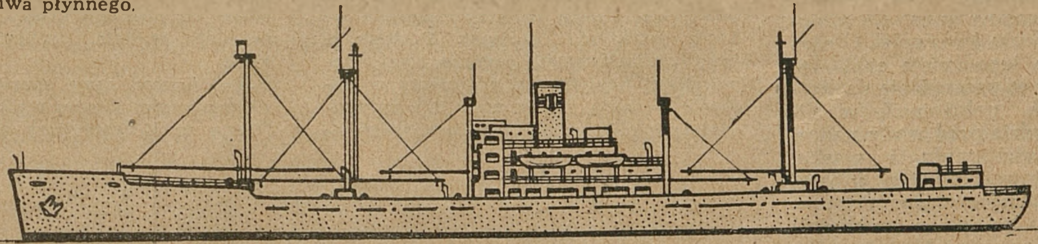
POLSKA FLOTA HANDLOWA

(CIĄG DALSZY)



PUŁASKI, SPEC, (ex „Leuna" ex „Kuźma Minin"), **GAL**, **drobnicowiec z miejscami pasażerskimi**, zbudowany w 1928 r. na stoczni Flensburger Schiffbau Ges. Flensburg (Niemcy), 8267 **BRT**, 4966 NRT, 9825 **TDW**, długość 141 m, szerokość 18 i pół m, zanurzenie 8 i pół m, **parowiec** (2 turbiny parowe AEG), 5400 KM, 1 śruba, szybkość 13 i pół **węzła**, urządzenia chłodnicze w części ładowni, 2 pokłady, miejsc pasażerskich 12, załoga 67 osób, przeznaczony do obsługi połączeń z Dalekim Wschodem.

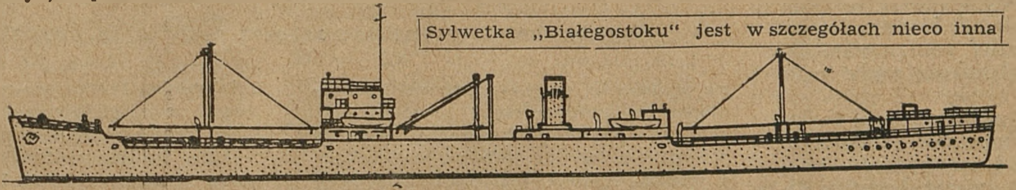
Uwaga: Otrzymany w ramach podziału floty poniemieckiej. Przejęty od Marynarki Radzieckiej 10 maja 1947 r. w Gdańsku. Obecnie znajduje się w Stanach Zjednoczonych na stoczni, gdzie dostosowuje się jego kotły do paliwa płynnego.



KILIŃSKI, znak wywoławczy jeszcze nieustalony, (ex „Mexico-Victory"), **GAL**, **drobnicowiec z miejscami pasażerskimi**, zbudowany w 1944 r. na stoczni California S. B. Corp. Los Angelos (USA), 7612 **BRT**, 4555 NRT, 10800 **TDW**, długość 134 m, szerokość 19 m, zanurzenie 8 i pół m, **parowiec** (2 turbiny parowe), 8500 KM, 1 śruba, szybkość 17 **węzłów**, 2 pokłady, 12 miejsc pasażerskich, załoga 43 osoby, przeznaczony do obsługi regularnych połączeń z Ameryką Południową.

Uwaga: Zakupiony w Stanach Zjednoczonych 18.7.47 r. Należy do jednostek seryjnej, wojennej budowy (typ „Victory", ulepszona wersja popularnych Liberty-ships).

Sylwetka „Białegostoku" jest w szczegółach nieco inna



BIAŁYSTOK, SPFJ, (ex „Ocean Hope"), **GAL**, **drobnicowiec**, zbudowany w 1942 **r.** na stoczni Todd & Bath Iron Shipbuild Corp. Portland (USA), 7173 **BRT**, 4278 NRT, 10490 **TDW**, długość 131 m, szerokość 16 i pół m, zanurzenie 7 i pół m, **parowiec**, 2500 KM, 1 śruba, szybkość 10 **i pół węzła**, 2 pokłady, załoga 49 osób, pływa jako **tramp w żegludze oceanicznej** (obecnie do Ameryki Południowej).

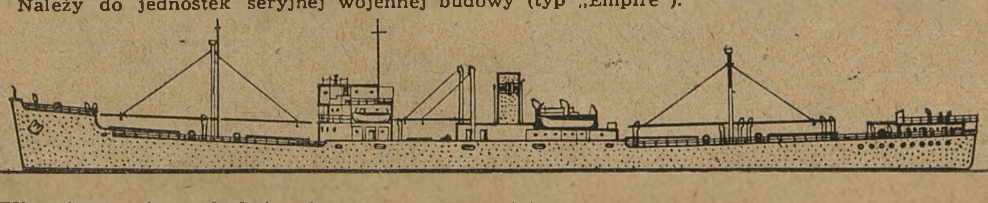
Uwaga: Otrzymany przez P. M. H. w 1943 roku jako rekompensata za statki zatopione podczas działań wojennych. Należy do jednostek seryjnej wojennej budowy (typ „Empire").

TOBRUK, SPEJ, (ex „Empire Builder"), **GAL**, **drobnicowiec**, zbudowany w 1942 r. na stoczni W. Gray & Co W. Hartlepool (Anglia), 7048 **BRT**, 4977 NRT, 10430 **TDW**, długość 128 m, szerokość 16 i pół m, zanurzenie 8 m, **parowiec**, 2500 KM, 1 śruba, szybkość 10 **i pół węzła** 2 pokłady, załoga 53 osoby, pływa jako **tramp w żegludze oceanicznej** (obecnie do Ameryki Południowej).

Uwaga: Otrzymany przez P. M. H. w 1942 roku jako rekompensata za statki zatopione podczas działań wojennych. Należy do jednostek seryjnej wojennej budowy (typ „Empire"). .

NARWIK, SPFF, GAL, **drobnicowiec**, zbudowany w 1942 **r.** na stoczni Charles Connel & Co Ltd. Glasgow (Anglia), 7031 **BRT**, 4967 NRT, 10420 **TDW**, długość 126 m, szerokość 16 i pół m, zanurzenia 8 m, **parowiec**, 2500 KM, 1 śruba, szybkość 9 **i pół węzła**, 2 pokłady, załoga 51 osób, pływa jako **tramp w żegludze oceanicznej** (obecnie do Ameryki Południowej).

Uwaga: Otrzymany przez P. M. H. w 1942 r. jako rekompensata za statki zatopione podczas działań wojennych. Należy do jednostek seryjnej wojennej budowy (typ „Empire").



BAŁTYK, SPFH, GAL, **drobnicowiec**, zbudowany w 1942 r. na stoczni Swan & Hunter Newcastle of Tyne (Anglia), 7001 **BRT**, 5121 NRT, 10098 **TDW**, długość 125 i pół m, szerokość 16 i pół m, zanurzenie 7 i pół m, **parowiec**, 2100 KM, 1 śruba, szyb. 10 **i pół węzła**, 2 pokłady, załoga 56 osób, pływa jako **tramp w żegludze oceanicznej**.

Uwaga: otrzymany przez P. M. H. w roku 1942 jako rekompensata za statki zatopione podczas działań wojennych. Należy do jednostek seryjnej wojennej budowy (typ „Empire").

J. M.

(D. ciąg nastąpi)

O pogłębianiu, pogłębiarkach i pracach podwodnych

Port, będący organizmem żywym i intensywnie pracującym, wymaga stałej, troskliwej opieki. Obok dorywczych i planowych inwestycji, mających na celu powiększanie bieżącego stanu urządzeń składowych lub przeładunkowych, czy też budowę nowych basenów, nabrzeży, dróg dojazdowych itp. — w każdym porcie prowadzi się nieprzerwanie, mało może efektowne, lecz nader potrzebne prace konserwacyjne. Wśród nich wybija się na czoło problem utrzymania określonej głębokości kanałów, basenów oraz dróg wodnych prowadzących do portu. Głębokość jest dla każdego portu kwestią bardzo ważną, często nawet decydującą o jego znaczeniu i rozwoju. Głębokość jest często jego „piętą achillesową". Odnosi się to szczególnie do portów naturalnych, położonych w ujściach rzek — gdzie prąd wody nanosi stale znaczne ilości mułu i piasku, spłycając stopniowo farwatery i baseny. Na przykład na obszarze portu w Szczecinie, Odra zamula z szybkością ok. 15—20 cm rocznie. Ale nie tylko rzeka stwarza niebezpieczeństwo spłycenia portu i wód przyległych. Wpływa na to również i szereg innych czynników, jak np. prądy morskie, przypływ i odpływ, sztormy a nawet przeładunek sypkich towarów masowych, przypuśćmy — węgla (przy najostrożniejszym przeładunku zawsze coś tam się uroni za burtę. Z biegiem lat na dnie urasta pokaźny zwał, ograniczający stopniowo głębokość wody przy nabrzeżu).

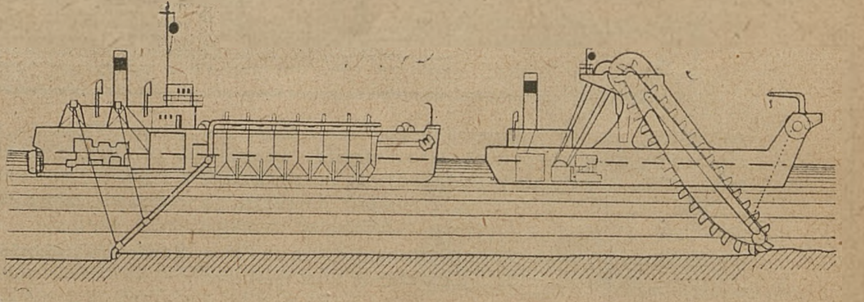
Aby utrzymać głębokość wód żeglownych w należytym stanie, zarządy poszczególnych portów rozporządzają zazwyczaj własnym, nieraz bogatym taborem pogłębiarskim. Istnieją również specjalne przedsiębiorstwa, trudniące się pracami czerpalnymi. Naturalnie obok robót bieżących, znajdują one zatrudnienie przy budowie nowych portów, rozbudowie starych itp.

Tabor pogłębiarski składa się przede wszystkim z samych pogłębiarek różnego typu, poza tym w skład jego wchodzą jeszcze najprzeróżniejszego autoramentu szalandy, holowniki, dźwigi pływające, elewatory itd. Zasadniczą jednostką przy pracach czerpalnych jest t. zw. **„pociąg pogłębiarski"** składający się z pogłębiarki, kilku szaland i przydzielonego holownika. Zespół taki prowadzi zwykle prace samodzielnie.

Najprostszym typem pogłębiarki jest **pogłębiarka czerpakowa** (in. kubłowa), spotykana często choćby na Wiśle. Posiada ona coś w rodzaju opuszczanego w dół elewatora, którego czerpaki zagarniają do swych wnętrz porcje mułu czy piasku i po wydźwignięciu ciężaru ponad powierzchnię wysypują przy pomocy odpowiedniej rynny na przycumowaną do burty pogłębiarki szalandę. Pogłębiarki typu czerpakowego, pomimo swej niewątpliwej użyteczności i prostoty w budowie — mają szereg wad. Do najważniejszych należy ich stosunkowo niewielka wydajność, dalej — niemożność pracowania na znaczniejszych głębokościach, oraz wrażliwość na kołysanie. Dlatego też używa ich się głównie na rzekach i wodach niezbyt głębokich a spokojnych.

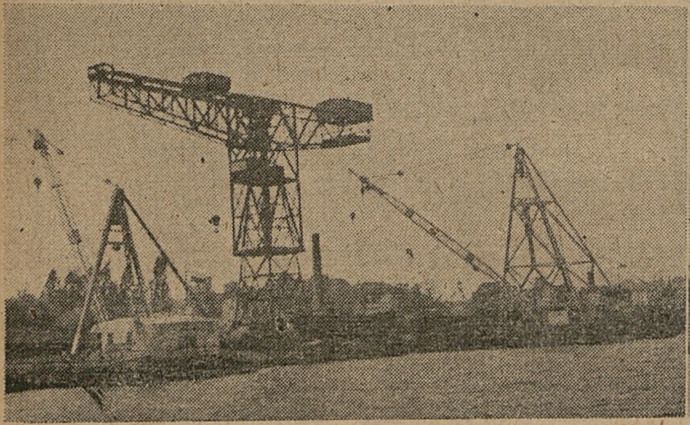
Pogłębiarką, która nie posiada powyższych wad — jest **pogłębiarka ssąca**. Zdolna jest ona zarówno do pracy podczas kołysania (naturalnie nieznacznego) jak i na dość dużych głębokościach. Również wydajność jej jest bez porównania większa. Praca takiej pogłębiarki polega na wysysaniu podłoża przy pomocy rury ssącej do swego wnętrza. Stąd poprzez pompę odśrodkową i system dalszych rur wędruje ono na szalandę. Dla ułatwienia, a właściwie dla umożliwienia sobie pracy, pogłębiarka wsysa piasek czy muł razem z wodą (na 1 cząstkę piasku ok. 5—7 cząstek wody), tak że na powierzchnię podłoże wydostaje się pod postacią dość płynnego szlamu. Wśród pogłębiarek ssących spotykamy często pogłębiarki tzw. **nasiębierne** tj. takie, które nie korzystają z pomocy szaland, lecz posiadają w swoim wnętrzu obszerne komory, zapełniane w miarę pracy wydobytym szlamem. Po „załadowaniu się" pogłębiarka odpływa poza obręb portu gdzieś na ubocze i otworzywszy specjalne klapy w dnie, pozbywa się zawartości.

Jest jeszcze inny sposób pozbywania się zawartości szlamu wydobytego z dna. Można to uczynić przy pomocy t. zw. **refulowania.** Polega ono na tym, że szlam tłoczy się na określone miejsce przy pomocy specjalnego, zbudowanego na pływakach rurociągu. Zwykle refuluje się piasek, muł czy żwir na brzeg, gdzie służy on do budowy tam, nabrzeży, do niwelowania terenu itp. Rurociąg posiada czasem kilka kilometrów długości i ciągnie się częściowo ponad wodą, częściowo ponad lądem — sięgając nieraz daleko w jego głąb. Prócz pogłębiarek ssąco-refulacyjnych, zdolnych do przesyłania wydobytego z dna szlamu własnym rurociągiem poza obręb pogłębianego te-

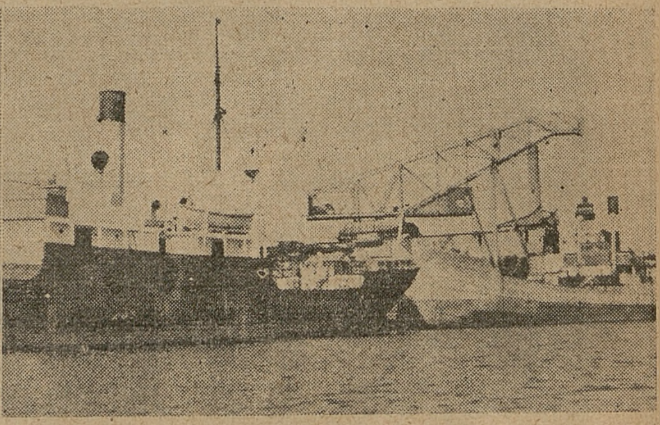


Pogłębiarka ssąca nasiębierna oraz pogłębiarka czerpakowa

POZNAJEMY PORT



Wielki dźwig „młotowy" dominuje ponad terenem warsztatów Urzędu Morskiego na Golęcinie. Przy nabrzeżu dwa dźwigi pływające używane do wyciągania wraków



Nabrzeże „Huk" pierwsze rozpoczęło pracę załadunkową. Setki tysięcy ton węgla przewędrowało tędy na statki, które go powiozły w świat.

renu — istnieją specjalne refulatory, praca których polega jedynie na refulowaniu podłoża wydobytego przez współpracujące z nimi pogłębiarki ssące czy czerpakowe.

Wracając do pogłębiarek ssących, należy wspomnieć, że w wypadku szczególnie ciężkiego do pogłębiania podłoża np. torfu — zaopatruje się je w tzw. „spulchniacz“ — ruchomy nóż umocowany na końcu rury ssącej. Tnie on i kroi podłoże, ułatwiając znakomicie wysysanie.

Szalandy są to duże, zwykle metalowe barki, służące do transportu wydobytego z dna materiału. Wśród nich wyróżniają się szalandy dennoklapowe, zaopatrzone w urządzenia podobne do posiadanych przez pogłębiarki nasiębierne, a pozwalające na pozbycie się we właściwym miejscu całego odrazu ładunku, przez otworzenie klap w dnie. Szalandy nie posiadające takich urządzeń — opróżniane są zwykle przy pomocy refulatorów, względnie elewatorów kubłowych lub dźwigów. Każda pogłębiarka, z wyjątkiem nasiębiernych, ma zazwyczaj do swej dyspozycji kilka odpowiednich co do wielkości szaland. Ponieważ te ostatnie nie mają własnego napędu, do manewrowania nimi służą holowniki. Do zadań holowników należy podstawianie pustych szaland do pogłębiarek, a następnie odholowywanie załadowanych. Holowniki pomagają także w poruszaniu się pogłębiarkom, szczególnie tym, które nie posiadają własnego napędu.

Roboty czerpalne okazały się w naszych warunkach, wobec przejęcia portów zdewastowanych, przeważnie nie pogłębianych w okresie wojny — problemem wyjątkowo trudnym. W chwili objęcia Wybrzeża nie dysponowaliśmy żadną zdolną do pracy pogłębiarką, a kilka pozostawionych przez okupanta wraków wymagało długiego i kosztownego remontu. Liczne porty, szczególnie mniejsze, wymagały natychmiastowego pogłębienia — w przeciwnym razie groziło im unieruchomienie wskutek całkowitego zamulenia wejść.

Pierwsze najkonieczniejsze prace czerpalne oraz remont części sprzętu przeprowadziło Biuro Odbudowy Portów. Obecnie całość prac pogłębiarskich koncentruje specjalne *„Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych"*, mające swą główną siedzibę w Gdańsku.

Stan taboru pogłębiarskiego znajdującego się w rozporządzeniu PRCP jest wysoce skromny i daleko odbiega od istotnych naszych potrzeb. Pomimo usilnych starań dalsze jego powiększanie natrafia na poważne trudności. W chwili obecnej czynne są cztery pogłębiarki. Niewielka kadłubowa pogłębiarka „Małż" zatrudniona jest od dłuższego czasu w porcie gdańskim, gdzie po pogłębieniu Basenu Górniczego, pracuje obecnie w Basenie Wolnej Strefy. Druga mała pogłębiarka, ssąca, znajduje się w Darłowie, kończąc tam prace czerpalne, przeprowadzane w ramach aktywizacji tego portu dla przeładunku węgla. Dwie większe pogłębiarki „Nowa Draga" i „Łeba" wysłane zostały do Świnoujścia, gdzie w miejscowości Warszewo przygotowują przystań dla szwedzkich promów kolejowych, utrzymujących komunikację na szlaku Sztokholm — Warszawa (obecnie przez Gdynię). „Nowa Draga" jest to przedwojenna gdyńska pogłębiarka ssąca — rewindykowana z Niemiec i wyremontowana w Gdańsku. „Łeba" — pogłębiarka ssąco - nasiębierna, jest jednostką poniemiecką, wydobytą z dna i naprawioną. Powyższe cztery pogłębiarki wraz z sześcioma szalandami dennoklapowymi (pięć dalszych w remoncie), oraz pięcioma holownikami („Pollux", „Orzeł", „Wrona", „Paw" i „Kruk") stanowią cały rozporządzalny obecnie tabor pogłębiarski. Prócz tego na stoczniach krajowych i zagranicznych znajduje się w remoncie szereg dalszych jednostek. I tak w Gdańsku i Gdyni remontuje się cztery pogłębiarki, z nich największa jest „Mamut", ssąca, rewindykowana z Niemiec. W Szczecinie znajduje się zakupiony w Holandii refulator „Hamm 201", który po uruchomieniu będzie współpracował z kupioną w Anglii dużą pogłębiarką ssąco-refulacyjną „Coronation". „Coronation" remontowana jest obecnie na jednej ze stoczni holenderskich i przybycie jej spodziewane jest na wiosnę. Ponieważ w porcie szczecińskim występuje miejscami ciężkie torfiaste podłoże — prowadzone są pertraktacje w sprawie zakupienia w Kanadzie dużej pogłębiarki ssącej, zaopatrzonej w spulchniacz. Zakupione zostaną również holowniki.

Obok prac czerpalnych PRCP prowadzi wszelkie prace podwodne, związane z wydobywaniem i cięciem podwodnych wraków, badaniem dna, odbudową urządzeń portowych itp. W tym celu rozporządza ono szeregiem ekip nurkowych, które pracują w myśl życzeń Urzędów Morskich i przedsiębiorstw prowadzących odbudowę portów. W skład ekipy nurkowej, posiadającej zwykle do dyspozycji odpowiednią krypę czy ponton, wchodzi 1—2 nurków i kilka osób personelu pomocniczego. Ekwipunek składa się z kompletnego ubioru nurka, pompy powietrznej wraz z gumowymi wężami, oraz telefonu. Praca nurków, bardzo ciężka i niebezpieczna, prowadzona jest ze specjalnymi ostrożnościami.

Jednostki pogłębiarskie i ekipy nurków — dzielnie się przyczyniają do odbudowy i usprawnienia życia naszych portów. Choć efekty ich pracy są może mało widoczne — bez ich wybitnego współudziału nie można sobie wyobrazić odbudowy Wybrzeża.

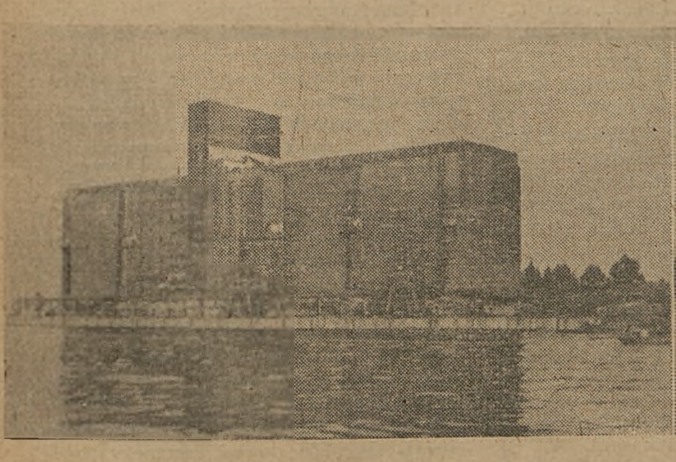
Marian Milczek

OBROTY PORTÓW W PAŹDZIERNIKU

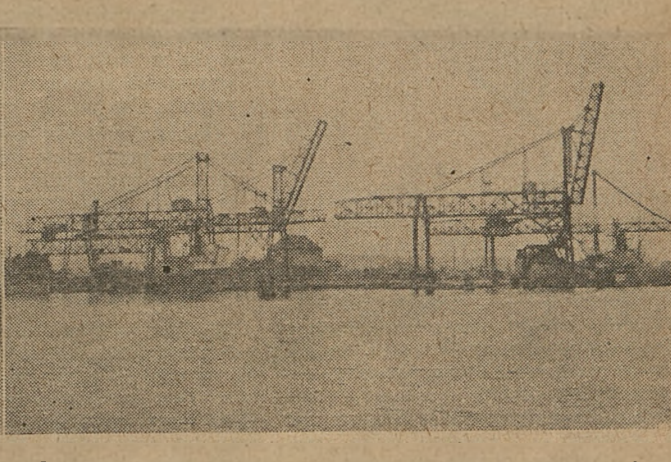
Ogólne obroty naszych czterech pracujących portów tj. Gdyni, Gdańska, Szczecina i Ustki wyniosły w października br. 1.191.321 ton tj. nieco mniej niż w miesiącu uprzednim (1.248.733 tony). Na zniżkę obrotów wpłynęła głównie sztormowa pogoda utrzymująca się przez październik na Bałtyku. Niemniej miesiąc ten jest w bieżącym roku z kolei siódmym, którego obroty utrzymały się na poziomie powyżej miliona ton. Z ogólnej sumy 1.191.321 ton — wypada na przywóz 332.033 tony, na wywóz — 859.288 ton. Największe obroty wykazywał w miesiącu sprawozdawczym Gdańsk — 561.462 tony, dalej Gdynia — 490.884 tony, następnie Szczecin — 102.791 ton i wreszcie Ustka — 36.184 tony. Pozytywnym bardzo zjawiskiem jest może powolny ale stały wzrost obrotów w Szczecinie i Ustce.

W przeciągu października zawinęło do wszystkich czterech portów 666 statków, wyszło również 666. Reprezentowały one 15 bander.

W SZCZECINIE



Ogromny o 43.000 ton pojemności silos zbożowy na nabrzeżu „Ewa" — przechodzi gruntowny remont zanim zacznie pracować z pożytkiem dla kraju.



Świeżo przejęte nabrzeża Kanału Kaszubskiego pysznią się licznymi dźwigami mostowymi. I tutaj też już przeładowuje się eksportowy węgiel.

Skandynawskie kutry łososiowe

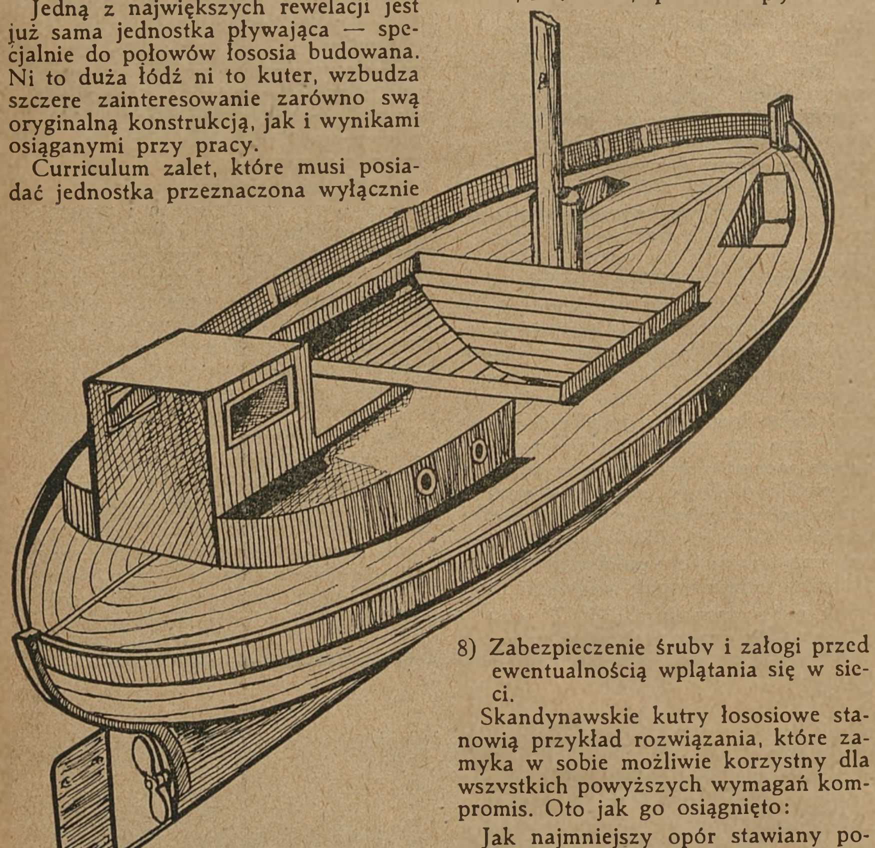
Jest rzeczą niewątpliwie mądrą i pożyteczną — uczyć się od innych tego co przynosi postęp i korzyści. W myśl powyższej zasady nasze sfery rybackie z ciekawością i zainteresowaniem obserwują osiągnięcia sąsiadów, starając się przejąć od nich wszystko, co w naszych warunkach przyczynić się może do dalszego usprawniania tej tak ważnej gałęzi gospodarki narodowej, jaką jest rybołówstwo morskie.

Szczególną uwagą obdarzane jest rybołówstwo łososiowe, nie dość u nas rozwinięte i spopularyzowane. Dziesiątki szwedzkich i duńskich kutrów rybackich stacjonują w sezonie łososiowym we Władysławowie, poławiając tę cenną rybę w bezpośredniej bliskości naszych brzegów. Fakt ten stwarza dogodną dla nas sytuację, pozwalającą na zaobserwowanie używanego przez Skandynawów sprzętu, oraz sposobów połowu przez nich stosowanych.

Jedną z największych rewelacji jest już sama jednostka pływająca — specjalnie do połowów łososia budowana. Ni to duża łódź ni to kuter, wzbudza szczere zainteresowanie zarówno swą oryginalną konstrukcją, jak i wynikami osiąganymi przy pracy.

Curriculum zalet, które musi posiadać jednostka przeznaczona wyłącznie lub przeważnie do połowów łososi, to:

1) Jak najmniejszy opór stawiany powietrzu przez część nadwodną.
2) Zbliżenie górnej, pracującej połowy ciała rybaka do powierzchni wody.
3) Możliwie małe wymiary dla umożliwienia (w sezonie wiosennym) przymocowywania na noc jednostki do ciągu (szeregu) wystawionych pławnic, oraz zmniejszenia do minimum inercji podczas obsługiwania (w sezonie jesienno-zimowym) takli, czynności nieraz bardzo skomplikowanej.
4) Duża stateczność.
5) Duża pojemność ładowni sieciowej, jej łatwa dostępność i odporność na przelewające się przez pokład fale.
6) Ekonomika w obsłudze.
7) Umożliwienie długoterminowych rejsów przez wyposażenie do długotrwałego pobytu na obcych wodach (ciepłe i wygodne pomieszczenie, kuchenka, śpiżarnia itp.).



8) Zabezpieczenie śruby i załogi przed ewentualnością wplątania się w sieci.

Skandynawskie kutry łososiowe stanowią przykład rozwiązania, które zamyka w sobie możliwie korzystny dla wszystkich powyższych wymagań kompromis. Oto jak go osiągnięto:

Jak najmniejszy opór stawiany powietrzu przez część nadwodną — gwarantują: nadzwyczaj niska wolna burta, leżący maszt (stawiany wyjątkowo), składana jak szapoklak budka sterówki i niskie nadbudówki.

Aby pracującego rybaka jak najbardziej zbliżyć do powierzchni wody, w części dziobowej skonstruowane są specjalne otwory, w które wchodzi on w chwili stawiania lub wybierania sieci. Prócz wygody daje mu to poczucie pewności i zabezpieczenia podczas pracy na dużej fali.

Długość łodzi wynosi zaledwie 9,15 metra co pozwala na cumowanie do ciągu pławnic oraz zmniejsza do minimum inercję. Pomimo tak nieznacznej wielkości jednostki tego typu posiadają niezgorsze zalety nawigacyjne, o czym świadczy choćby fakt poławiania przez nie łososia nawet na środku Bałtyku.

Duża stateczność osiągnięta jest przez znaczną szerokość kadłuba (prawie 4 metry) co daje i te korzyści, że zwiększa jednocześnie wygodę pomieszczeń, zredukowanych przez nieznaczną wysokość wolnej burty oraz pojemność ładowni sieciowej, zajmującej cała środkową część kadłuba.

W razie potrzeby luk ładowni zamknąć można szczelnie deskami i opiąć brezentem, co ma również związek z niską burtą i częstym przelewaniem się fal przez pokład (otwory dla rybaków na dziobie zamykane są w takich razach klapami).

Duża ekonomika w obsłudze osiągnięta została przez zainstalowanie dodatkowych urządzeń do sterowania i obsługi motoru — na dziobie i śródokręciu jednostki. Dzięki temu załoga złożona zazwyczaj jedynie z dwóch ludzi może się całkowicie poświęcić stawianiu wzgl. wyciąganiu sieci mając zapewnioną w czasie tych czynności możność manewrowania statkiem bez potrzeby udawania się na rufę do sterówki.

Wykonywanie dłuższych rejsów i możność długotrwałego przebywania na obcych wodach — umożliwione są przez skonstruowanie dość wygodnych pomieszczeń dla załogi, mieszczących sie wraz z motorem (ok. 25 KM) w tylnej części jednostki. Znaczna szerokość kadłuba i niewysoka nadbudówka nad głowami umożliwiają ustawienie stołu, małej kuchenki, dwóch koi, szafek i śpiżarki w ścianach itp. Składana budka sterówki zabezpiecza sternika od złej pogody w czasie rejsu.

Ewentualność wplątania się w sieci jest przy rybołówstwie łososiowym dość częsta. Aby jej zapobiec zakłada się z pokładu po obu stronach śruby specjalne ochronne kosze. Prócz tego zarówno małe rozmiary stateczku, jak i możność kierowania nim przez wybierającego sieć a nie przez osobnego sternika (ułatwia to szybkie i właściwe przeciwdziałanie w wypadku groźby zaplątania) — zmniejszają niebezpieczeństwo do minimum. W ostateczności — sieć zaplątaną w śrubę i tworzącą twardy, owinięty na jej skrzydłach gruzeł — tnie się specjalną piłą umieszczoną na długim drążku.

Tak to w grubszych zarysach wygląda konstrukcja i ekwipunek kutra łososiowego, używanego z powodzeniem przez skandynawskich rybaków. Aby go jednak chwalić — musimy wpierw jego zalety sami wypróbować. Kilka pierwszych jednostek tego typu, mających charakter raczej jeszcze eksperymentalny, znajduje się w budowie na naszych stoczniach. Na wiosnę powinny już wziąć udział w połowach łososi.

W. Z.

RYBACKA FLOTA DALEKOMORSKA

Flotylla polskich traulerów dalekomorskich liczy obecnie 30 jednostek. Są one eksploatowane przez trzy towarzystwa połowów dalekomorskich oraz przez PCWM. Firma „Dalmor" posiada 24 traulery, firma „Ławica" — 3 traulery, firma „Delfin" — 1 trauler. PCWM rozporządza dla celów szkolnych 2-ma traulerami, niestety chwilowo nieczynnymi z powodu braku odpowiednich wind sieciowych.

POŁOWY W PAŹDZIERNIKU

W ciągu października połowy bałtyckie i dalekomorskie dostarczyły 3.494 ton ryby wartości 156 milionów zł., a więc przeszło tysiąc ton mniej niż we wrześniu. Połowy zmniejszyły się zarówno na Bałtyku jak i na Morzu Północnym. Przyczyną tego w połowach bałtyckich były sztormy ograniczające wyjazdy rybaków — na Morzu Północnym zaś koniec sezonu śledziowego.



Rybołówstwo na Zalewie Wiślanym

Do najciekawszych, choć może najmniej znanych odcinków naszego Wybrzeża należy obszar Zalewu Wiślanego (zwanego też Świeżym). Leżąc na pograniczu morza i wód śródlądowych zawiera on ogromne bogactwa rybne — nie będąc zaś należycie jeszcze wykorzystany — kryje w sobie cały szereg możliwości zarówno osadniczych, jak i eksploatacyjnych. Uprawiane na jego obszarze rybołówstwo łączy w sobie cechy morskiego i słodkowodnego — ma jednak odrębny, niezmiernie interesujący charakter.

Na Zalewie Wiślanym obowiązuje zakaz używania motoru. Przepis ten, podyktowany troską o należytą ochronę rybostanu (jest zbyt płytko i pracujące śruby wystraszyłyby wszystkie ryby) — stwarza szerokie pole dla używalności wiosła i żagla. Szczególnie żagiel, zanikający coraz bardziej na morzu, jest tu ważnym cenionym środkiem napędu.

Do największych jednostek na Zalewie należą żaglowe „barkasy" rybackie (patrz ilustracja powyżej), duże łodzie, zaopatrzone w żelazny miecz, długie na 9—11 metrów. W środkowej ich części znajduje się basen na złowioną rybę, zwany „sadzem". Przewiercone na zewnątrz liczne dziurki umożliwiają stały przepływ świeżej wody. Łodzie budowane są nadzwyczaj mocno i solidnie, z grubych desek i bali dębowych. Jeden jedyny, podnoszony na krótkiej rejce wąski prostokątny żagiel — ma ok. 60 m kw. powierzchni. Manewrowanie taką płachtą wymaga nielada zręczności. Załoga składa się z 8-miu ludzi.

„Barkasy" pracują prawie wyłącznie w zespołach — po dwa. Używane są do połowów niewodami, sieciami zbliżonymi z wyglądu do morskich włoków. Różnica polega na tym, że niewody mają znacznie mniejsze matnie, a za to ogromne, długie nieraz na 300 metrów skrzydła. Połów wygląda mniej więcej tak: Łodzie zabierają po pół niewodu każda i wypływają na określone miejsce. Tam łączą się burtami i załoga montuje obydwie połowy niewodu razem. Po ustawieniu się bokiem do wiatru obydwa „barkasy" ruszają w przeciwnych kierunkach, rzucając stopniowo sieć do wody. Po rozciągnięciu niewodu na całą jego długość ustawiają się z wiatrem i jakiś czas trałują, płynąc równolegle do siebie. Po 20 — 30 minutach zjeżdżają się z powrotem i zostają razem zmocowane. Załoga przechodzi na rufę i zaczyna wyciągać niewód z wody. Złowioną rybę wrzuca się do „sadza", po czym sieć zostaje ponownie rozczepiona na dwie części i łodzie, każda osobno, udają się na nowe umówione miejsce połowu. Przeciętny połów dzienny wynosi w sezonie przy 8 — 10 ciągach — ok. 600 kg. ryby.

Prócz „barkasów" używa się na Zalewie licznych mniejszych jednostek wiosłowych i żaglowych. Stosuje się tu również cały szereg najrozmaitszych sposobów połowu. Jednak wyżej opisany należy do najciekawszych, a „barkasy" posiadają najwięcej swoistego uroku. *Hem.*



MORZE I MY



„...Pływałem, mokłem i marzłem na pokładach jachtów nie poto, ażeby z Was uczynić sportowców, lecz dlatego, ażebyście Wy, jako Polacy, poznali morze, uczuciem z nim się związali, uznali je za własną bezcenną wartość, bez której nie ma życia dla dzisiejszej Polski..."

GEN. MARIUSZ ZARUSKI
Z książki „Wśród wichrów i fal"

Turysta zwiedzający port gdyński, prócz magazynów, dźwigów, licznych zagranicznych i polskich statków, zobaczy w jednym z basenów charakterystyczną sylwetkę bałtyckiego szkunera. Każdy gdynianin zapytany „A co to za statek?" — odpowie: „To statek szkolny „Zawisza Czarny".

Tak, istotnie. Napis na burcie i na rufie to potwierdza. Turysta minie go z niechęcią. Taki zaniedbany, zniszczony, bez załogi, odarty z żagli. ster nawet ktoś mu ukręcił... Wrak prawie.

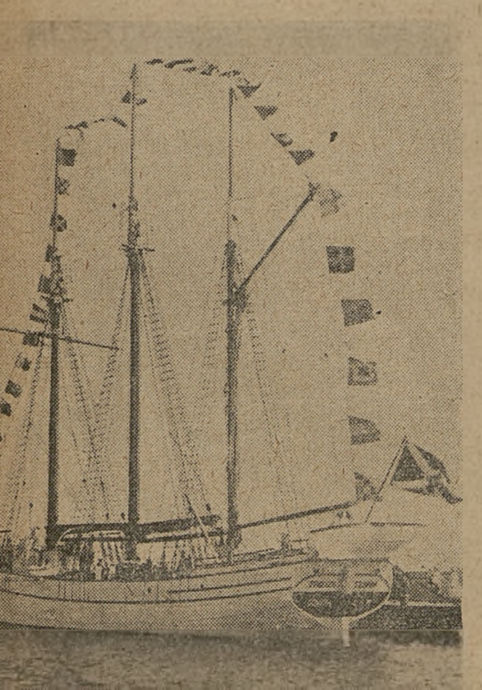
Ale w Szczecinie, Dziwnej, Łebie chłopcy z PCWM śpiewają o nim pieśni. Tę samą pieśń o „Zawiszy" śpiewają uczestnicy kursów żeglarskich Ligi Morskiej. Śpiewają o nim harcerze. Tę pieśń słyszy się często na ulicach Warszawy, gdy wojsko wraca z ćwiczeń do koszar. Tę pieśń nucą ludzie w Radomiu, Krakowie, Kielcach, na Ziemiach Odzyskanych, na Ziemiach Dawnych, wszędzie. Śpiewa ją cała Polska. „Pod żaglami „Zawiszy" życie płynie jak w baśni..."

A teraz sam „Zawisza" przeszedł do baśni, do legendy. Pieśni o nim śpiewają...

A statek? Statek stoi zaniedbany, zniszczony, z żagli, z dawnej swej krasy odarty. Wrak prawie. Przeszedł wojnę. Jak Polska, jak my wszyscy. Germańską, napastniczą, zbójecką wojnę. Ten sam wróg go zagrabił i zniszczył, z którym w sławnych bojach potykał się jego wspaniały imiennik — Zawisza Jan Czarny Sulimczyk z Garbowa.

„Zawisza Czarny" zasłużył na pieśni. Wychowało się pod jego żaglami całe pokolenie żeglarzy. Zakupił go w roku 1934 Związek Harcerstwa Polskiego jako swój statek szkolny. Ale prócz harcerzy pływali i szkolili się na nim uczniowie Państwowej Szkoły Morskiej, członkowie Ligi Morskiej, oficerowie — jachtsmeni, nauczyciele, młodzież i dorośli. Na pokład „Zawiszy" miał wstęp każdy, kto chciał poznać morze, twardy trud marynarski, kto szukał jak mówi pieśń „wichrów, burzy i słońca"...

„Zawisza Czarny" w gali flagowej



„Zawisza Czarny" zaczął nową epokę w dziejach polskiego żeglarstwa sportowego. Przedtem żeglarze polscy pływali tylko na mniejszych jednostkach, a rasowe jachty to sprzęt kosztowny, dostępny tylko dla nielicznych. Aby udostępnić pełnomorski jachting znacznie szerszym rzeszom i to niezamożnej młodzieży zakupiono w jednym z portów szwedzkich szkuner noszący nazwę „Petrea". Typ i rozmiary statku mówiły same za siebie: pomieści się na nim spora załoga — 50 ludzi — i praca na nim nie będzie lekka. Nie będzie na nim luksusów i wygód, będzie twardy, marynarski trud, będzie rygor i dyscyplina, zawiła plątanina lin ,chwiejny pokład, niewygodne, wąskie koje, prosta, zdrowa kuchnia, brak napojów alkoholowych, a nad głowami wielkie płótniska żagli, pełne wiatru otwartego morza.

Z szwedzkiego roboczego żaglowca został statek pod kierownictwem swego pierwszego kapitana por. ż.w. Jana Kuczyńskiego przerobiony na statek szkolny. Ładownie zamieniono na pomieszczenia załogi, dano mu balast, nowe żagle, dorobiono bryfok-reję, przemalowano na typowy dla jachtów kolor biały i nadano mu imię „Zawisza Czarny"... W roku 1935 „Zawisza" wyruszył w pierwszy swój rejs.

Na mostku kapitańskim stanął — by dowodzić gromadą młodzieży — najwytrawniejszy, najzasłużeńszy polski żeglarz, znający wichry dalekich mórz i oceanów, lody Północy i skwar Południa — najżarliwszy orędownik żeglarstwa morskiego w Polsce — generał Mariusz Zaruski.

Padła komenda: Wszystkie żagle staw!... „Zawisza" popłynął w świat... Wiele mil przeżeglował, wiele odwiedził portów, wiele przeszedł sztormów, mgieł i cisz. Setki żeglarzy przeszło na jego pokładzie pod twardą ręką Generała zaprawę morską. Dzięki „Zawiszy" jachting przestał być sportem dla wybranych, lub regatową rozrywką. Na pokładzie „Zawiszy" zaczęto realizować wychowanie morskie, poczęto młodym ludziom pokazywać morze od najwłaściwszej strony — twardej pracy i zawziętej walki z żywiołem, przy równoczesnym kształtowaniu woli i

charakteru, w żelaznej dyscyplinie ale w bratniej atmosferze, przy akompaniamencie nie marynarskich przekleństw, ale żeglarskich pieśni uczono patrzeć otwartymi oczami na świat od strony morza, a nie na morze z plaży, z lądu.

Zasadniczym strojem „zawiszaków“ był roboczy drelich, a nie elegancki strój jachtsmena, wypoczynkiem na lądzie było zwiedzanie portów, a nie dancing i kawiarnia.

Dla turysty „Zawisza“ przyholowany z Niemiec, zniszczony i zaniedbany, to wrak prawie. Inaczej nań patrzą oczy tych, którzy na nim pływali.

... Te oto pomieszczenia budował Janek Kuczyński — padły w obronie Gdyni. Z tego oto mostku dowodził Generał Zaruski — zmarły na obczyźnie, tu się krzątał I oficer Pankiewicz — padły w Powstaniu Warszawskim, a w tej koi spał Leszek Ringman, który również zginął w Powstaniu, w tamtej Cynkutis, zabity w 1939 roku, a tu opowiadał wesołe „kawały“ uczeń Szkoły Morskiej, rozstrzelany na jednym z placów Kopenhagi...



GEN. MARIUSZ ZARUSKI

Tylu ich, tylu oddało życie za Polskę...

„Zawisza“ był dobrą szkołą charakterów, dobrą szkołą służby na morzu, dobrą szkołą służby Ojczyźnie.

„Zawisza Czarny“ — statek na cumach.

Żaglowiec bez steru i żagli. Wrak prawie.

„Zawisza Czarny“ — ongiś statek wspaniałej załogi, statek rozwiniętych, polotnych żagli.

„Zawisza Czarny“ — wzór i przykład dla młodszych.

„Zawisza Czarny“ — statek wspomnień.

Symbol.

Dr Bronisław Miazgowski
zawiszak

Lektura morska

(dokończenie)

W służbie morza. Praca zbiorowa. L. M. Kraków 1947, str. 160. Zł 220.—

Publikacja ta wydana została z myślą dostarczenia wykładowcom i prelegentom ligowym dobrego materiału źródłowego.

Sylwester Antoni: **Święto Morza.** Zbiór przemówień, inscenizacji, wierszy i pieśni o treści morskiej. L. M. Katowice 1947, str. 88. Zł 120.—

Niezbędne vademecum działacza ligowego.

Flota Handlowa. Żegluga. Rybołówstwo morskie. (Zbiór przepisów prawnych). Instytut Bałtycki 1947, str. 183, cena zł 450.

Wydawnictwo zawiera wyłącznie teksty szeregu ustaw i dekretów przedwojennych (nie wszystkich) oraz kilku konwencji międzynarodowych, regulujących stosunki prawne w żegludze i rybołówstwie morskim.

Jankowska F.: **Zasady żeglarstwa.** „Czytelnik“ 1947, (Wydawnictwo popularno-naukowe „Wiedza Powszechna“) str. 32, cena zł. 35.—

Bardzo przystępne wiadomości o budowie łodzi, o zjawiskach fizycznych związanych z pływaniem jachtu, o teorii żeglowania i manewrowaniu żaglami.

Dzimicz B.: **Przygody mata Moreli,** Poznań 1947, Wydawnictwo Zachodnie (z serii „Życie i Przygoda“), str. 81, cena zł. 180.

13 opowiadań o dzielnym marynarzu, który rozpoczął służbę w Marynarce Wojennej przed 1939 r., potem przez całą wojnę zażywał różnych przygód na wielu morzach, aż wreszcie trafił do Lublina w roku 1945 i z nowouformowanym oddziałem Marynarki Wojennej wrócił z powrotem do Gdyni.

Inż. Chrzan F.: **Zagadnienia łososiowe.** Gdynia 1947 r., Wyd. Morskiego Instytutu Rybackiego, str. 88. Cena zł. 260.—

Opisy życia łososia i obrazy połowów tej interesującej ryby, oraz problemy związane z rozmnażaniem jej w rzekach polskich (jak wiadomo łosoś choć jest rybą morską, składa ikrę w górnym biegu rzek.)

Pertek J.: **Polska Marynarka Wojenna.** Poznań 1947 r. Wydawnictwo Zachodnie, str. 20, cena zł. 120.

Szereg ilustracji i krótkich tekstów objaśniających z dziejów polskiej Marynarki Wojennej w okresie minionej wojny.

Saliński M. S.: **Opowieści morskie.** Warszawa 1947 r., str. 186, cena zł. 360. Tom zawiera 10 nowel morskich z życia marynarzy.

Jednodniówka **„Kołobrzeg“.** Miasto-Port-Uzdrowisko-Powiat. Kołobrzeg 1947, str. 32. Zł 25.—

W dotychczasowych przeglądach (Nr. 5, 7 i 8 „Żeglarza“) książek na tematy morskie lub związane z wybrzeżem wymieniliśmy już 90 tytułów, pragnąc ułatwić wybór tym Czytelnikom, którzy szukają interesującej lektury z powyższego zakresu. Wszystkie książki, jako wydane po wojnie, są do nabycia w księgarniach lub znajdują się w bibliotekach, czytelniach i wypożyczalniach.

W. D.

Ważna sprawa — koniecznie przeczytaj!

Dotyczy tych wszystkich Czytelników, którzy kierowali do nas zapytania w sprawie warunków przyjęcia na kursy pracy morskiej, do Szkoły Jungów, Szkoły Rybaków Dalekomorskich oraz Szkół Morskich w Szczecinie i w Gdyni.

Dotyczy również tych, którzy w związku ze swoimi planami na przyszłość, podobne pytania chcą nam zadać.

KURSY PRACY MORSKIEJ są obowiązujące dla kandydatów do Szkoły Jungów, Szkoły Rybaków Dalekomorskich oraz Szkół Morskich. Odbycie ich jest wysoce pożądane dla wszystkich innych entuzjastów spraw morskich.

Warunkiem przyjęcia na kursy pracy morskiej jest wiek ponad 16 lat, ukończona conajmniej szkoła powszechna, umiejętność pływania, pozwolenie rodziców dobre zdrowie oraz pomyślne ukończenie KORESPONDENCYJNEGO KURSU PRZYGOTOWAWCZEGO, prowadzonego na łamach „Żeglarza“ od numeru 7-ego.

DO SZKOŁY JUNGÓW I SZKOŁY RYBAKÓW DALEKOMORSKICH będą mogli kandydować jedynie absolwenci kursów pracy morskiej, z oceną bardzo dobrą, którzy mając wiek od 16 — 18-stu lat, wykażą się bardzo dobrym zdrowiem w/g warunków wymaganych do służby w Marynarce Handlowej, oraz zdadzą egzamin sprawdzający z zakresu szkoły powszechnej.

Obecnie opracowywana jest przez Ministerstwo Żeglugi reforma szkolenia personelu oficerskiego Polskiej Marynarki Handlowej. Do czasu wejścia w życie tej reformy, w okresie przejściowym t. j. w roku szkolnym 1948/49 do PAŃSTWOWYCH SZKÓŁ MORSKICH w SZCZECINIE i GDYNI przyjmowani będą absolwenci Szkoły Jungów i marynarze z P. M. H. lub Marynarki Wojennej, którzy posiadają t. zw. „małą maturę“ lub wykształcenie równorzędne i zdadzą egzamin wstępny w/g wymogów Szkół Morskich. Normalna droga dla przyszłych oficerów P. M. H. będzie wiodła przez Szkołę Jungów.

O wszelkich dalszych szczegółach dotyczących kursów pracy morskiej, Szkoły Jungów, Szkoły Rybaków Dalekomorskich i obydwu Szkół Morskich — DONIESIEMY CZYTELNIKOM WE WŁAŚCIWYM CZASIE.

W związku z powyższym wyjaśnieniem prosimy nie zadawać nam żadnych pytań na temat omówionych Szkół, gdyż niestety — POZOSTAWIMY JE BEZ ODPOWIEDZI.

DYREKCJA PCWM
oraz Redakcja „Żeglarza“

Z CYKLU: JAK TO BYŁO W P.C.W.M.

OŚRODEK

A zatem jesteśmy w tej osławionej Dziwnej. To tu właśnie, jak pamiętam z zeszłorocznego „Żeglarza", zbudowany został i spuszczony na wodę szkolny szkuner PCWM — „Zew Morza". Ciekawym bardzo, co z nim jest obecnie? W „Żeglarzu" ostatnio ani mrumru.*)

Właśnie dzisiaj, w ramach przedpołudniowych zajęć programowych, pracowaliśmy na dziwneńskiej stoczni rybackiej, na terenie której szkuner był budowany. My w paru uszczelnialiśmy kadłub stojącego na slipie kutra, kilku „zdolniejszych" kolegów malowało (pożal się Boże!) wykańczaną właśnie motorówkę, a reszta grzebała się z zapałem i ignorancją pomagając przy silnikach kutrowych, znajdujących się w reperacji. Stocznia niewielka ale miła i czysta.

Zaraz obok, przez płotek sąsiaduje ze stocznią wędzarnia ryb firmy „Bellona". Tam „urzędowała" dziś inna grupa kursantów — nas oprawianie grubych dorszy i nadziewanie ich na druty czeka prawdopodobnie jutro. Pojutrze mamy jeszcze w programie wyjazd kutrem na połów, a w czwartek... odjeżdżamy spowrotem do Szczecina. Niestety! Ledwo się zaczął ten wspaniały tydzień, a już dobiega końca. Parę dni temu, a tak jakby wczoraj, przybyliśmy szalupami poprzez Zalew ze Szczecina, zmęczeni, z odciskami na łapach od wiosłowania i pełni oczekiwania — co to jest ta Dziwna? Pamiętam, gramoliliśmy się dość niezdarnie na ląd, wypakowując z poczciwych czternastek**) nasze niezliczone „lary i penaty". Uginając się pod wcale nie słodkim ciężarem bagażu, powędrowaliśmy do pobliskiego na szczęście budynku. Ulokowaliśmy się na obszernej sali sypialnej, dostaliśmy jeść i nawet czasu nie było na rozejrzenie się po okolicy, bo nas po kilku mniej czy więcej ważnych zbiórkach zapędzono do spania. Ano jak spać to spać — należała się nam taka frajda po trudach trzydniowej wyprawy. Sen jednak nie łatwo nadchodził — zbyt wiele ciekawych i emocjonujących spraw wydarzyło się w ostatnich godzinach. W tem — poprzez myśli i wspomnienia snujące się gęstym tłumkiem po głowie — wkradło się nieoczekiwane zdziwienie:

Co tak szumi ustawicznie za oknami? Przecież wiatru nie ma wcale?... Co to może być?... I nagle — świadomość chwytająca dziwnie gdzieś aż pod gardło i przyśpieszająca bicie serca — to przecież Morze! Morze!... Jeszcześmy go nie widzieli! Ani Odra, ani Zalew — to przecież nie to! Ono jest tam, tak blisko!

Wstyd pali policzki — w natłoku wrażeń, w gorączkowej atmosferze przyjazdu i zakwaterowywania — zapomnieliśmy o morzu! O tym morzu, o którym tak marzyliśmy, żeby je zobaczyć!

— Pssst!... Pssst... Juuureeek... Jurek!

— Cooo?...

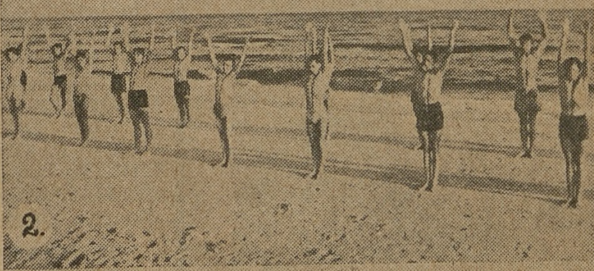
— Słyszysz morze?

— Słyszę!

— Idziemy?

Wiercipięckie cienie wymykają się co rusz z pochrapującej, stękającej sali i ostrożnie, ostroż-





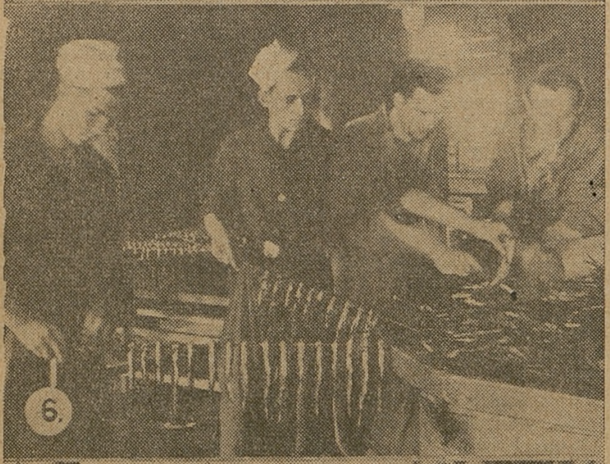




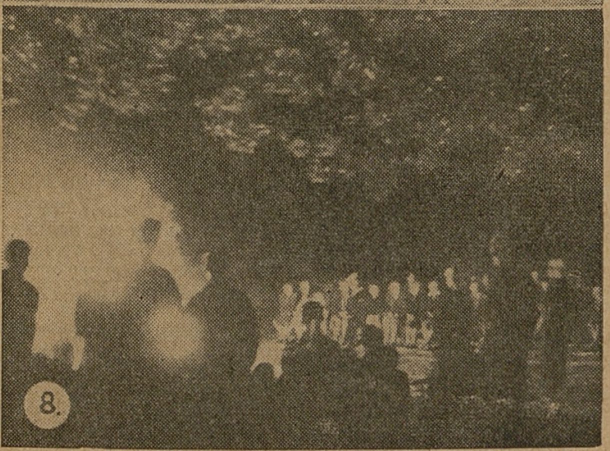
1. Budynek Ośrodka w głębi malowniczego parku
2. Poranna gimnastyka na plaży
3. Obowiązkowa kąpiel w morzu
4. Przystań z zakotwiczoną flotyllą Ośrodka

DZIWNA









niutko, by służbowy sternik broń Boże nie zauważył, poprzez opłotki, krzaczki i wertepy podążają chyłkiem w stronę, gdzie poza ochronną opaską piaszczystych wydm — rozszumiał się Bałtyk.

Tak zaczął się nasz pobyt w Dziwnej. Dni poczęły biec jeden szybciej od drugiego, wypełnione po brzegi wrażeniami i pracą. Raniutko o szóstej pobudka — i hajda biegiem, w kąpielówkach tylko, nad morze! Cała wspaniała ogromna plaża — nasza! Gimnastyka i hurraaaa! — walimy hurmem do wody. Nie ma cudowniejszej rzeczy nad poranną kąpiel w morzu. Chyba że zimno i deszcz pada, (a i tak było). Po śniadaniu i porannym apelu połączonym z podniesieniem bandery — rozchodzimy się do zajęć. Część na stocznię rybacką, część do wędzarni, reszta do rybaczenia lub na szalupy. Tylko grupa służbowa, robiąc dobrą minę do złej gry, obiera kartofle do obiadu i gracuje artystycznie alejki parku, będącego oczkiem w głowie miejscowej Komendy. Ano dzisiaj tobie — jutro mnie.. Najprzyjemniejszym bezsprzecznie z zajęć jest wiosłowanie i żeglowanie na otwartym morzu. Ma się ono tak do pływania po rzece i Zalewie jak alpinistyka do stawiania pasjansa. I to zarówno pod względem emocji, przyjemności jak i trudności, które trzeba pokonać w wiosłowaniu.

Czas do obiadu przemija w czarodziejsko szybki sposób. Znacznie szybciej jeszcze znika obiad w zgłodniałych, młodzieńczo - bezdennych żołądkach. Przerwa, a następnie zajęcia w Ośrodku — różne prace inwestycyjne, reperacje sieci fachowo zwane flikowaniem, zajęcia linowe, pogawędki. I tak aż do kolacji.

W sobotę wieczorem urządziliśmy przewspaniałe choć nieco słone (tak twierdził Komendant) ognisko. Ale było wesolo i miło. Niedziela upłynęła na opalaniu się, zwiedzaniu okolicy, pływaniu na szalupach (dla wolontariuszy) i w ogóle beztroskim a słodkim nieróbstwie. W poniedziałek od nowa zajęcia.

Za dwa dni wyjeżdżamy. Tym samym szlakiem, poprzez Zalew, wracamy do Szczecina i stamtąd rozjeżdżamy się do domów. Za tydzień Dziwna, Szczecin i morze staną się dla nas wspomnieniem. Wspomnieniem stanie się cały trzytygodniowy pobyt na kursie. Czy tylko wspomnieniem?

Zdaje mi się, że nie. Jeśli o mnie chodzi, to nawet na pewno nie! O morzu zapomnieć już nie potrafię i dla niego będę pracował, w taki sposób, w jaki tylko będą mógł. Czy to u siebie w Krakowie, czy, jeśli mi się uda przenieść na Wybrzeże, to tu — będą się starał być dla Sprawy Morskiej pożytecznym. Ach, żeby nie te moje nieszczęsne okulary — zostałbym marynarzem lub rybakiem dalekomorskim! Na szczęście Polsce Morskiej potrzeba nie tylko samych marynarzy i rybaków.

Jarosław Królikiewicz

uczestnik kursu pracy morskiej
w Ośrodkach Szczecinie i Dziwnej.

5. **Ćwiczenia szalupowe na pełnym morzu**
6. **Zajęcia w wędzarni**
7. **Przy remoncie sprzętu szkolnego**
8. **Sobotnie „ognisko“**

Odpowiedzi Redakcji

Drodzy Czytelnicy! Staramy się w miarę możności odpowiadać na Wasze pytania — ale ogromny ich napływ, przy chronicznym braku miejsca w „Żeglarzu", zmusza nas do usilnej prośby: Nie nadsyłajcie pytań stereotypowych, nieprzemyślanych oraz co najważniejsze — nim je zadacie, przejrzyjcie wpierw poprzednie numery „Żeglarza", szczególnie dział odpowiedzi redakcji. Z pewnością w wielu wypadkach znajdziecie tam odrazu gotową odpowiedź.

REDAKCJA

Ryszard Malejewski — Gdynia. Pierwsza z przysłanych przez Was sylwetek to rzeczywiście statek typu „Empire". Co do następnej — również nie mylicie się — należy do statku typu „Liberty". Trzecia zaś jest to sylwetka typu C3 — jednego z największych, najszybszych i najlepszych z pośród budowanych seryjnie w Stanach Zjednoczonych podczas ubiegłej wojny. Statki typu „Victory" wyglądają nieco inaczej, podobniejsze są raczej do „Liberty" (patrz s/s „Kiliński" w dziale „Polska Flota Handlowa" str. 155). Każdy z powyższych typów ma szereg odmian i wersji, różniących się m. in. i napędem. „Liberty" i „Empire" posiadają przeważnie normalne tłokowe maszyny parowe; „Victory" i C3 — turbiny parowe wzgl. motory spalinowe.

Bohdan Czarnocki — Radomsko. Poniżej załączamy tabelkę dystynkcji, noszonych na rękawach przez oficerów marynarki handlowej: 1) III oficer, 2) II oficer, 3) I oficer, 4) kapitan, 5) IV mechanik, 6) III mechanik, 7) II mechanik, 8) starszy mechanik (szef maszyn). Te, które opisujecie, noszą urzędnicy administracji morskiej i Ministerstwa Żeglugi. Paski i kąty oznaczają nie funkcje, a grupy uposażeniowe.



Sławomir Hawranek — Łeba. Powierzchnia wszystkich żagli „Daru Pomorza" wynosi 2000 m². Długość całego olinowania stałego i ruchomego ok. 22 km. Dziękujemy za życzenia i przesyłamy wzajemne — powodzenia w nauce.

Kazimierz Kulpiński — Pszczyna. W lipcu, sierpniu i wrześniu „Żeglarz" nie ukazywał się. „Queen Elizabeth" ma 308 metrów długości. Od Zw. Radzieckiego otrzymaliśmy dziewiętnaście jednostek poniemieckich (1 statek pasażerski, 1 prom kolejowy, 1 tankowiec, 2 statki pasażerskie żeglugi przybrzeżnej, 3 duże drobnicowce, 2 mniejsze drobnicowce, 4 statki do ładunków masowych, 1 kadłub niewykończony, 1 lichtugę oraz 3 holowniki). W skład Polskiej Floty Handlowej wchodzi obecnie 13 motorowców. Fala oceaniczna dochodzi do 12 — 15 m wysokości i kilkuset m długości. To chyba już wszystko? — Dziękujemy za życzenia i wzajemnie Was pozdrawiamy.

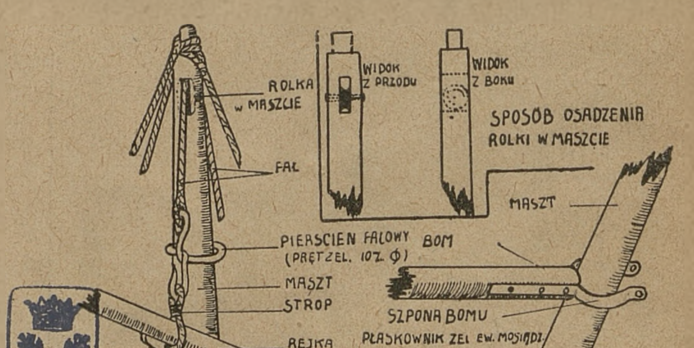
Stanisław Michalski — Gdańsk - Wrzeszcz. Dziękujemy za miły list oraz za uwagi na temat naszego wydawnictwa. Pogląd Redakcji na rolę, jaką odgrywa w akcji wychowania morskiego żeglarstwo sportowe — jest nieco mniej entuzjastyczny. Działy, które proponujecie nie pasują do charakteru „Żeglarza" i wymagają raczej specjalnego pisma, poświęconego jachtingowi. Niemniej (sądzimy, że to Was ucieszy) postanowiliśmy wprowadzić od następnego numeru stały dział — „Żeglarstwo", gdzie z pewnością znajdziecie interesujące materiały. Poza „Modelarstwem Szkutniczym" inż. Czarneckiego (wyd. nakładem Zarządu Okręgu Ligi Morskiej w Poznaniu, cena 160 zł) — nie ukazała się dotąd po wojnie, o ile nam wiadomo, żadna książka na tematy modelarskie. Przesyłamy pozdrowienia i prosimy o napisanie od czasu do czasu paru słów do Redakcji.

Henryk Tyszkiewicz — Wąbrzeźno. BRT — jest to skrót od Brutto Register Ton. Tona rejestrowana jest miarą objętości i wynosi 2,83 metra sześciennego. Mierzy się nią pojemność wnętrza statku, przy czym pomiar brutto (BRT) określa pojemność przestrzeni zamkniętych całego statku, w przeciwieństwie do pomiaru netto (NRT) obejmującego jedynie objętość przestrzeni, które mogą być wykorzystane handlowo, tj. ładowni i ew. pomieszczeń pasażerskich, — a zatem bez przestrzeni zajętych na maszynownie, bunkry, pomieszczenia załogi itp. Skrót TDW (ton deadweight) t. zw. „tonaż martwej wagi" — określa nośność statku w tonach normalnych, kilogramowych. Np. 10.000 TDW oznacza, że dany statek może zabrać ładunek towaru, paliwa na drogę, żywności itd. — o łącznej wadze 10.000 ton. Waryński był to znany działacz i twórca ruchu socjalistycznego, żyjący i działający w końcu XIX wieku, dokładnie w latach 1856 — 1891. Na pamiątkę jego wielkich zasług położonych dla socjalizmu — nowoczesny, poniemiecki motorowiec „Athen" nazwany został m/s „Waryński".

W. P. i I. B — Toruń. Stosunek długości do szerokości wynosi przy jachtach turystycznych 1 do 3, przy jachtach regatowych 1 do 4,5 a nawet 7-miu. O informacje w sprawie nabycia planów jachtu morskiego zwróćcie się do inż. Tumiłowicza (Gdynia, Al. Zjednoczenia 5 — f-ma Jacht-Service), konstruktora b. udanych jachtów turystycznych typu „Konik" (ok. 40 m kw. żagla).

Tadeusz Swierczyna — Dziedzice. Pozdrowienia przekazaliśmy Komendantom Ośrodków. Za zdjęcie b. dziękujemy — może macie jeszcze jakie? Chętnie je zakupimy. Piosenki morskie będziemy od czasu do czasu umieszczali w „Żeglarzu", ale nie należą do nich ani „Oddaj spodnie mała..." ani „Baczność mężczyźni uważajcie..." ani też tango, o które pytacie. O słowa do powyższych piosenek zwróćcie się bezpośrednio do A. Malejewskiego — Łeba, pow. Lębork, Szkoła Jungów PCWM. Plany ciekawej łodzi wiosłowo-żaglowej zawierać będzie jeden z następnych numerów „Żeglarza". Bliższe dane dotyczące „Daru Pomorza" znajdziecie w jednym z przyszłych numerów „Żeglarza" w dziale „Polska Flota Handlowa". Patrz również odpowiedź S. Hawrankowi. Prosimy koniecznie o list w sprawie dalszych zdjęć.

Zbigniew Frankiewicz — Przysucha. W myśl przyrzeczenia załączamy poniżej rysunek w jaki sposób umocować na maszcie łodzi spływowej rejkę i bom. Plany i opis budowy



modelu ścigacza otrzymaliśmy — po przetłumaczeniu odeślemy Wam spowrotem. Mieczy używa się na łodzi spływowej tylko przy żeglowaniu. Nie każdym kajakiem można pływać po morzu — zależy to od jego konstrukcji. Planów budowy kajaka nie umieścimy, zato w jednym z następnych numerów „Żeglarza" znajdziecie rysunki konstrukcyjne b. łatwej i dobrej łodzi żaglowo-wiosłowej.

PRENUMERATA wynosi od stycznia do czerwca 1948 r. zł. 120.— Pieniądze należy wpłacać na konto PKO XI-160. Administracja usilnie prosi o podawanie dokładnych adresów oraz celu wpłaty. Dotychczas wydane numery „Żeglarza" od maja 1946 do listopada 1947 r. (14 numerów) są jeszcze do nabycia w ograniczonej ilości — cena za komplet — zł. 160.—

ZDJĘCIA: E. Zdanowski, W. Zubrzycki, R. Nawrocki, F. Staszewski, GAL, SIB, British Official.
RYSUNKI: S. Sierecki, A. Pluciński, E. Jankowski.

Wydawca: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, Gdynia, Aleja Zjednoczenia 3. Konto PKO. XI-160.
Redaguje: Komitet Redakcyjny.
W-09908

Druk. Mar. Woj. 11. 47. 10 t. Nr. 680.